



# FERNPASS-STRATEGIE

## Schlussbericht



Vorwort LH-Stv ÖR Josef Geisler	4		
Vorwort LH-Stv <sup>in</sup> Mag. <sup>a</sup> Ingrid Felipe	5		
<b>ALLGEMEINES UND AUSGANGSLAGE</b>	<b>6</b>		
Verkehrsentwicklung/Verkehrssituation	7		
Öffentlicher Verkehr	12		
Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge auf B 179 Fernpassstraße	13		
Bisherige Maßnahmen	15		
Ziele der Fernpass-Strategie	16		
<b>MASSNAHMEN</b>	<b>18</b>		
<b>Randbedingungen</b>	<b>18</b>		
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	<b>19</b>		
ÖV 01 – Autofreie Anreise	19	SB 08 – Radwegenetz und Beschilderung ertüchtigen	43
ÖV 02 – Attraktivierung ÖV in der Region	20	SB 09 – Ausbau Haarnadelkurve/ Fernsteinkehre	44
ÖV 03 – Schnellbus Innsbruck ↔ Reutte	21		
ÖV 04 – Verbesserungen Bahninfrastruktur	22		
ÖV 05 – Bahnhofstabelle Kreckelmoos	23		
ÖV 06 – Sommerexpress	24	<b>Nicht empfohlene Maßnahmen</b>	<b>45</b>
<b>Verkehrslenkende Maßnahmen</b>	<b>25</b>	VM – Harmonisierung der Geschwindigkeit	45
VM 01 – Verkehrsinformation verbessern	25	VM – Pfortneranlage Tarrenz	45
VM 02 – Dynamische Anzeigetafeln	26	VM – SchülerlotsInnen	45
VM 03 – Dosiersystem Reutte-Süd	27	VR – Verschärfung Fahrverbot	45
VM 04 – Optimierung Blockabfertigung	28	SB – Ortsumfahrungen	45
VM 05 – LKW Ausweichbuchten	29	<b>Bewertung der Maßnahmen</b>	<b>46</b>
VM 06 – Zusätzliche Überholstrecken	30		
VM 07 – Urlaubsverkehr – Entflechtung An- und Abreisen	31	<b>ANHANG</b>	<b>48</b>
<b>Rechtliche Maßnahmen</b>	<b>32</b>	<b>Visionen</b>	<b>48</b>
VR 01 – Ausschluss von Langsamverkehr	32	V 01 Neue Bahntrasse ins Inntal / S-Bahn Innsbruck – Außerfern	48
VR 02 – Aufrechterhaltung Kontrollintensität	33	V 02 Güter auf die Bahn	48
VR 03 – Radfahrverbot auf der B 179 Fernpassstraße	34	V 03 PKW-Maut	48
<b>Straßenbauliche Maßnahmen</b>	<b>35</b>	<b>Tunnel</b>	<b>49</b>
SB 01 – Straßenrückbau Ortsdurchfahrt Obsteig	35	T 01 Tschirgant-Tunnel	49
SB 02 – Unter-/Überführungen	36	T 02 Fernpassscheitel-Tunnel	50
SB 03 – Hochwasserschutz Lermoos, Umbau B 179 Lermoos – Lähn	38	T 03 Wannecktunnel	51
SB 04 – Verbesserung Anbindung Areal Ehrenberg	39	T 04 Gartnerwandtunnel	52
SB 05 – Anschlussstelle Bichlbach	40	<b>Beschreibung des Erstellungsprozesses für die Fernpass-Strategie</b>	<b>53</b>
SB 06 – Ertüchtigung untergeordnetes Straßen- und Wegenetz	41	Entwicklungsprozess	53
SB 07 – Lärmschutzmaßnahmen Bichlbach, Breitenwang, Reutte, Urisee	42	Beteiligte AkteurInnen	54
		Aktivitäten	55
		Inhalte und Expertisen	56
		<b>Quellen</b>	<b>57</b>



### **LH-Stv ÖR Josef Geisler**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die B 179 Fernpassstraße ist eine der meist befahrenen Landesstraßen Tirols. Eine Entlastung für die Bevölkerung vor Ort ist dringend notwendig. Vor diesem Hintergrund habe ich gemeinsam mit meiner Kollegin LH-Stv<sup>in</sup> Ingrid Felipe im Jänner 2015 eine Fernpass-Strategie in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse jetzt vorliegen. Dabei war von Anfang an klar, dass weder ein vierspuriger Ausbau der Strecke noch eine Aufhebung der 7,5-Tonnen-Beschränkung für LKW in Frage kommen. Wir wollen keine neuen Transitrouten schaffen, sondern spürbare Verbesserungen für die Bevölkerung erzielen.

Besonders wichtig war mir bei der Entwicklung der Strategie, dass alle Betroffenen an einem Tisch sitzen und ihre Expertise einfließen lassen. Ich möchte mich daher für das große Engagement der TeilnehmerInnen in den Strategietreffen und für die professionelle Arbeit in den EntwicklerInnenengruppen bedanken!

Ich bin überzeugt, dass die kurz- und mittelfristigen Maßnahmen, die jetzt in dieser Publikation gesammelt vorliegen, merkliche Verbesserungen entlang der Fernpassroute bringen werden – von straßenbaulichen Maßnahmen bis zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs. Jetzt gilt es, gemeinsam an einem Strang zu ziehen, um die Mobilität in der Region zu stärken und die Anbindung des Außerferns langfristig zu verbessern!

**ÖR Josef Geisler**  
**Landeshauptmann-Stellvertreter**

## LH-Stv<sup>in</sup> Mag.<sup>a</sup> Ingrid Felipe

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe an der Mobilität in Tirol interessierte  
LeserInnen!

Jahrzehntelang haben die Menschen im Außerfern auf eine Verkehrsentslastung gewartet. Und ihre Vertreterinnen und Vertreter haben sich über die Medien ausgerichtet, wer schuld daran sei, dass ein flüssigerer Verkehr nicht möglich sei. Mein Kollege Josef Geisler und ich haben uns gedacht, zumindest mit Letzterem muss jetzt einmal Schluss sein. Holen wir alle gewählten und auch die nicht gewählten, aber lokal verankerten und betroffenen Menschen an einen Tisch und schauen gemeinsam, welche Schritte in die richtige Richtung möglich sind bzw. woran sie scheitern.

Wir sind dabei draufgekommen, dass es keine schnellen Lösungen geben wird. Aber wir können daran arbeiten, die Verkehrsströme im Außerfern möglichst gut zu lenken und möglichst alternative Angebote zu machen, damit die Zahl der PKW auf der Straße zurückgeht.

Herausgekommen ist eine Fülle an Maßnahmen, die positive Effekte auf die Mobilität und auf die Sicherheit im Straßenverkehr auf der Fernpassroute haben wird. Das Außerfern ist mit dem Dosiersystem auch Modellregion in Tirol. Die Idee, Verkehrsüberlastung in Ballungszentren und auf Durchfahrtsrouten durch Gemeinden zu verhindern, wird nach den ersten Erfolgen im Außerfern jetzt an einem zweiten Tiroler Flaschenhals – auch in Kufstein – probeweise umgesetzt.

Wir haben mit dem vorliegenden Sammelband mit den Ergebnissen dieses Prozesses eine exzellente Grundlage, um an einer Entlastung der An-



rainerInnen im Bezirk Reutte und im Bezirk Imst weiter zu arbeiten. Ich möchte mich dafür bei allen TeilnehmerInnen bedanken: bei den BürgermeisterInnen ebenso, wie bei den ExpertInnen aus der Landes- und Bezirksverwaltung. Bei den VertreterInnen der Interessen der AnrainerInnen ebenso, wie bei den Fachleuten aus dem Tourismusbereich. Was machbar, realistisch und ohne weitere Belastung der AnrainerInnen möglich ist, haben wir jetzt kompakt zusammengefasst. Darüber bin ich sehr froh.

**Herzliche Grüße**  
**Ingrid Felipe**  
**Landeshauptmann-Stellvertreterin**



## ALLGEMEINES UND AUSGANGSLAGE

Die B 179 Fernpassstraße ist eine der am höchsten belasteten Landesstraßen B in Tirol und hat eine besondere Bedeutung als überregionale und auch regionale Straßenverbindung. Die B 179 Fernpassstraße schließt in Nassereith an die B 189 Mieminger Straße an. Die B 189 ist Verbindung zur Inntalautobahn in Imst, Telfs sowie zur L 236 Mötzer Straße in Mötz. Sie steht seit vielen Jahren im Spannungsfeld vieler divergierender Interessen:

- Anbindung von Reutte an den Zentralraum Innsbruck
- Straßenverbindung für vorwiegend touristischen Verkehr unter anderem auch in die Skigebiete in Imst / Landeck
- AnrainerInnenschutz

Jegliche Entscheidung für Veränderungen an dieser zentralen Infrastruktur ist daher immer mit einem großen Augenmaß zu treffen und kann naturgemäß nicht alle Interessen befriedigen.

Bereits im Jahr 1978 hat Tirols Politik entschieden, diese Nord-Südverbindung nicht zu einer zweiten internationalen Transitroute neben der Inntal-Brenner-Achse auszubauen und sich auf einen grundsätzlich zweistreifigen Querschnitt zu beschränken. So wurde bis heute der immer wieder geforderte Ausbau der B 179 Fernpassstraße nicht verfolgt, um die Attraktivität dieser Straßenverbindung nicht mit erhöhten Leistungsfähigkeiten zu steigern. Das Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t wurde im Zusammenhang mit den hohen Zuwachsraten beim LKW-Verkehr auf der Fernpassroute nach dem Ausbau der A 7 in Deutschland erforderlich und ist Ausdruck dieser verkehrspolitischen Grundhaltung.

Nach Vorliegen einer Reihe von Grundlagenerhebungen insbesondere zum Fernpass Scheitel-Tunnel erteilte die Tiroler Landesregierung der Abteilung Verkehr und Straße im Jänner 2015 den Auftrag, eine gesamtheitliche Fernpass-Strategie zu entwickeln. In dieser Strategie sollten mit allen Beteiligten vor Ort in einer sachlichen und transparenten Diskussion Maßnahmen zur Entlastung und Verbesserung der Situation an der Fernpassstrecke erarbeitet werden. Eine vollinhaltliche Information erschien notwendig, nachdem in der Öffentlichkeit vermehrt Gerüchte über die Umsetzbarkeit von Einzelmaßnahmen kursiert waren. Der Prozess sollte partizipativ angelegt sein und vor allem Maßnahmen neben den schon bekannten Tunnelprojekten Tschirgant- und Fernpass Scheitel-Tunnel aufzeigen. Diese Maßnahmen sollten kurz- bis mittelfristig umsetzbar sein und gemeinsam mit allen Interessensgruppen in einem breit aufgestellten Prozess ergebnisoffen entwickelt werden.



Überblick über die Fernpass-Strecke

© Land Tirol, Hintergrund-ÖK500 – BEV Wien





## Verkehrsentwicklung/Verkehrssituation

Die Verkehrsentwicklung an der B 179 Fernpassstraße sowie an der B 189 Mieminger Straße wird laufend detailliert beobachtet. Die erhobenen Daten werden vom Sachgebiet Verkehrsplanung einer genauen Prüfung unterzogen und in den Verkehrsberichten veröffentlicht.

### Das sind die wichtigsten Zahlen aus den Verkehrsberichten:

#### Urlaubsverkehr 2006 – 2011

Insgesamt nahm das Verkehrsaufkommen bei Fernstein (B 179) in fünf Jahren um +10,9 % zu, im Urlaubsverkehr um +13,5 %. Im Winter war die Steigerung mit +16,1 % geringfügig stärker als im Sommer (+15,5 %), in der restlichen Zeit des Jahres war der Zuwachs mit +7,2 % nicht einmal halb so stark.

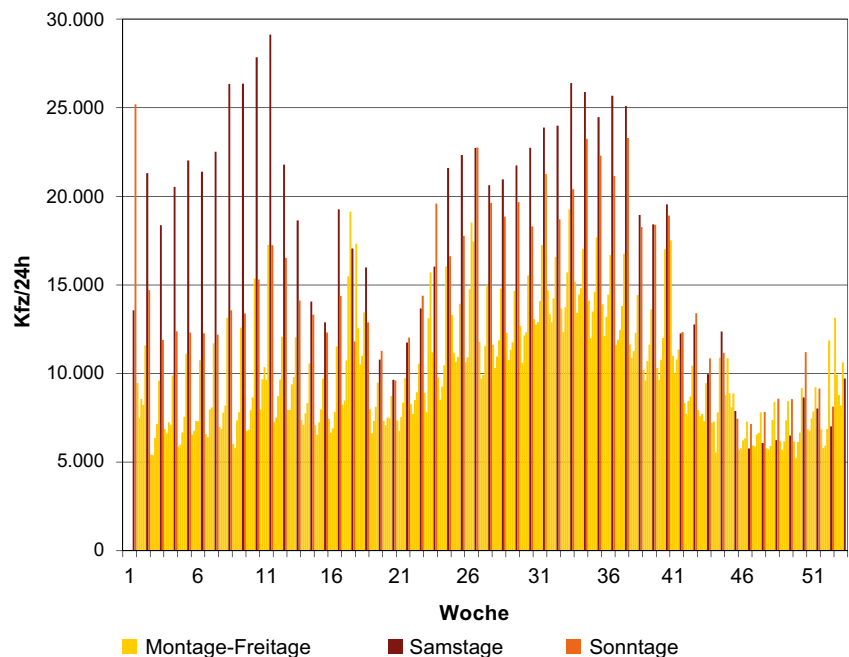
Die jahresdurchschnittliche, tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) 2011 betrug 11.798 Kfz/24 h (um +1.156 Kfz/24 h mehr als 2006). Die mittlere

Verkehrsbelastung im Winter (11.288 Kfz/24 h) lag unter dem JDTV, im Sommer war das mittlere Verkehrsaufkommen (16.172 Kfz/24 h) deutlich stärker.

Im Winter standen außergewöhnlich hohen Belastungen an einzelnen Samstagen unterdurchschnittliche Verkehrsmengen an den Werktagen und auch an den Sonntagen gegenüber: Am Samstag, 12.03.2011<sup>1</sup> war der Fernpass mit über 29.000 Kfz fast vier Mal so stark frequentiert wie an den Werktagen im Winter. Bemerkenswert ist, dass die mittlere Verkehrsbelastung an den Samstagen im Winter (23.630 Kfz/24 h) etwas niedriger ist als im Sommer (24.084 Kfz/24 h).

An den Sonntagen im Sommer passierten 2011 im Mittel 20.200 Kfz den Fernpass, das sind um rund +50 % mehr als an den Sonntagen im Winter. An den Werktagen war die Frequenz im Sommer (12.800 Kfz/24 h) um rund +70 % höher als im Winter.

### Jahresganglinie 2011 (tägliche Verkehrsstärken) Fernstein (B 179)



1 Der Tag mit der höchsten Verkehrsmenge am Fernpass im Jahr 2011



Die höchsten Steigerungsraten am Fernpass waren an den Sonn- und Feiertagen zu beobachten (+18 % im Jahresmittel). Dies dürfte mit den häufigen Überlastungen an Samstagen, aber auch mit der gestiegenen Bedeutung der Fernpassroute für den UrlauberInnenreiseverkehr nach der Verkehrsfreigabe des letzten Teilstücks der deutschen A 7 nördlich von Füssen zusammenhängen.

2006 wurde an 16 Tagen die Frequenz von 20.000 Kfz überschritten (an 15 Samstagen und einem Sonntag). 2011 war dies an 32 Tagen der Fall (an 24 Samstagen und acht Sonntagen).

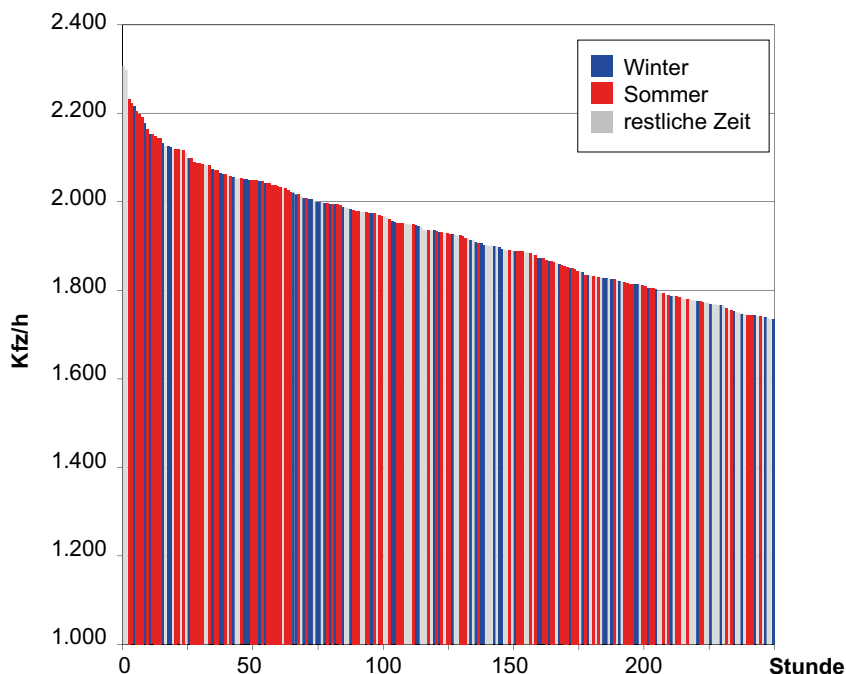
Während 2006 die Tage mit > 20.000 Kfz auf das Winter- und Sommerhalbjahr gleichmäßig verteilt waren, haben 2011 die hochbelasteten Tage vor allem im Sommer stark zugenommen (11 im Winter- und 21 im Sommerhalbjahr).

In der Dauerlinie sind die 250 höchsten Stundenwerte eines Jahres für den Gesamtquerschnitt sowie deren Verteilung über das Jahr dargestellt. Am Fernpass traten die hochbelasteten Stunden im Jahr 2011 besonders häufig im Sommer auf. Im Winter war dies weniger oft der Fall, wie auch in der restlichen Zeit<sup>2</sup>.

Generell sind die höchsten Zuwachsraten zu Zeiten mit bereits hoher Verkehrsbelastung (Urlaubszeitbereich, Sonn- und Feiertage) aufgetreten. Ausgenommen von dieser Tendenz sind lediglich jene Tage und Stunden, in denen die Kapazitätsgrenzen<sup>3</sup> erreicht werden.

Die größten Stundenwerte<sup>4</sup> nahmen am Fernpass seit 2006 nur mehr wenig zu.

#### Dauerlinie 2011 (250 höchste Stundenwerte) Fernstein (B 179)



- 2 Es ist zu berücksichtigen, dass „Sommer“ und „Winter“ aus jeweils zehn Wochen, die „restliche Zeit“ aus 32 Wochen besteht.
- 3 Anmerkung: Die Kapazität einer Straße hängt vor allem von der Strecke (Steigung, Kurvigkeit, etc.) und der Verkehrszusammensetzung (LKW-Anteil, etc.) ab. Eine 2-streifige Straße mit Gegenverkehr hat bei geringem Schwerverkehrsanteil und guten Anlageverhältnissen im Regelfall eine Leistungsfähigkeit von über 2.000 Kfz/h (Gesamtquerschnitt). Besonders negativ wirken sich abbiegende Fahrzeuge (ohne Abbiegespuren) auf die Kapazität einer Straße aus.
- 4 Der 30.-höchste Stundenwert (Q30) betrug am Fernpass 2.087 Kfz/h.





Die Zahl der Stunden, in denen mehr als 2.000 Kfz/h am Fernpass gezählt wurden, verdoppelte sich jedoch in fünf Jahren (von 34 auf 75 Stunden).

Stausituationen traten vor allem in Richtung Norden auf. 2011 wurden in beiden Richtungen insgesamt 232 Stautunden<sup>5</sup> registriert, der Großteil (78 %) in Richtung Reutte. In der Gegenrichtung stockte der Verkehr praktisch ausschließlich im Dezember, als starke Schneefälle den Verkehr im Außerfern an mehreren Tagen zum Erliegen brachten. Rund 15 % aller Stautunden traten in den Monaten Jänner bis März und rund 60 % von Juni bis September auf (jeweils Richtung Norden).

**Auf der Umfahrung Reutte** (B 179) stieg das Verkehrsaufkommen seit 2006 um +23,1 %. Im Durchschnitt fahren nun mit 11.908 Kfz (JDTV 2011) täglich um +2.233 Kfz mehr als vor fünf Jahren. Die Zuwächse im Winter (+26,3 %) und im Sommer (+25,5 %) waren nur geringfügig stärker als in der restlichen Zeit (+21,0 %). Der Verkehr nahm somit während des gesamten Jahres relativ gleichmäßig zu.

Der Wochentag mit der höchsten Wachstumsrate war auch auf der Umfahrung Reutte der Sonn- und Feiertag (+29,0 %). An den Samstagen nahm der Verkehr mit +14,8 % nur halb so stark zu. An den Werktagen betrug die Steigerung +24,4 %.

2006 wurde an elf Tagen eine Verkehrsmenge von 20.000 Kfz pro Tag überschritten, 2011 an 37 Tagen. Stündliche Belastungen von > 2.000 Kfz/h stiegen von acht (2006) auf 53 (2011) an.

Auf der parallel verlaufenden L 69 Reuttener Straße (Reutte West) blieb das Verkehrsaufkommen im Jahr 2011 (JDTV: 7.120 Kfz/24 h) im Vergleich zu 2006 konstant.

Die Mieminger Straße (B 189) stellt den Anschluss der Fernpassstraße im Süden von Nassereith zum Inntal her. Während der Westast über Tarrenz-Imst als Verbindung zu den Skigebieten des Oberlandes (Ötztal, Pitztal, Oberes Gericht, Paznaun, Arlberg) die höchsten Belastungen an den Samstagen im Winter aufweist, wird der Ostast über Holzleithen-Obsteig (B 189) und Mötztal (L 236) stärker im Sommerreiseverkehr benutzt.

**Insgesamt nahm der Verkehr bei Tarrenz** seit 2006 um +3,2 % zu (JDTV 2011: 12.503 Kfz/24 h). Dies entspricht der landesweiten Entwicklung.

Im Winter war das Wachstum mit +9,3 % signifikant höher als im Sommer (+1,4 %) oder auch in der restlichen Zeit (+2,0 %). Trotz der hohen Frequenzen an den Samstagen im Winter (im Durchschnitt 21.900 Kfz/24 h) war die mittlere Verkehrsbelastung im Winter (13.050 Kfz/24 h) niedriger als im Sommer (13.910 Kfz/24 h). Im Sommer waren an den Werktagen und Sonntagen deutlich mehr Fahrzeuge unterwegs als im Winter.

Bei Tarrenz wurde 2006 an acht Tagen die Belastung von 20.000 Kfz überschritten, 2011 an neun Tagen.

Stundenwerte von > 2.000 Kfz/h wurden 2011 insgesamt fünf Mal gezählt (2006: neun Mal).

Stausituationen mit zähflüssigem Verkehr wurden vor allem in Richtung Fernpass beobachtet. Während 26 Stunden lag 2011 die mittlere Fahrgeschwindigkeit unter 30 km/h (immer in Richtung Norden).

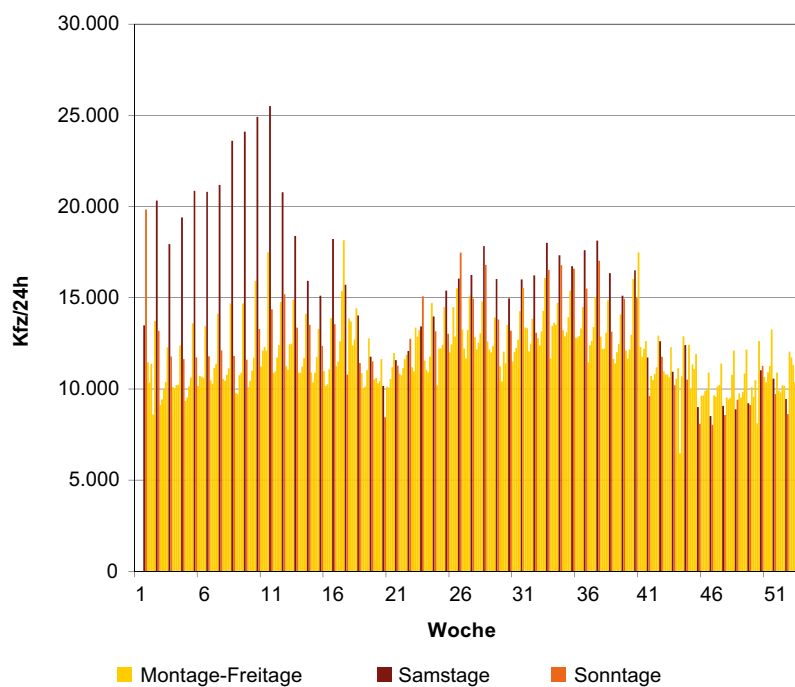
<sup>5</sup> Stunden, in denen die Durchschnittsgeschwindigkeit aller Kfz in einer Fahrtrichtung unter 30 km/h liegt.



**Bei Obsteig-Holzleithen** wurden 2011 mit 6.892 Kfz/24 h um +16,9 % (bzw. um rund +1.000 Kfz/24 h) mehr gezählt als 2006. Im Sommer (+24,4 %) und im Winter (+19,0 %) waren die Zuwächse stärker als in den übrigen Monaten (+13,0 %). Im Sommer ist die B 189 bei Obsteig mit 10.093 Kfz/24 h fast doppelt so stark frequentiert als im Winter (5.433 Kfz/24 h).

An den Samstagen im Sommer wurden 2011 im Mittel 14.547 Kfz/24 h gezählt, das sind um +28 % oder um +3.150 Kfz/24 h mehr als 2006. Auch an den Sonntagen im Sommer nahm der Verkehr um +28 % zu.

### Jahresganglinie 2011 (tägliche Verkehrsstärken) Tarrenz (B 189)





### Verkehrsbericht 2011 (Auszug)

Der Verkehr stieg auch 2011 entlang der gesamten Fernpassroute im Vergleich zu den anderen Tiroler Straßen am stärksten an: von der Mötzer Straße (L 236) über Obsteig-Holzleithen (B 189) und den Fernpass (B 179) bis zum Grenztunnel. Mit dem Lückenschluss auf der deutschen A 7 (Nesselwang-Füssen) gibt es seit 01.09.2009 eine durchgehende Autobahn quer durch Deutschland von der dänischen bis zur österreichischen Grenze bei Vils.

Am Fernpass (B 179) nahm der LKW-Verkehr um etwa +4 % zu. Im Durchschnitt passierten 2011 rund 975 LKWGV/24 h den Pass, davon etwa 600 SLZ. Davon fuhren 133 LKWGV bzw. 81 SLZ in den Nachtstunden (22:00 bis 05:00 Uhr).

### Verkehrsbericht 2012 (Auszug)

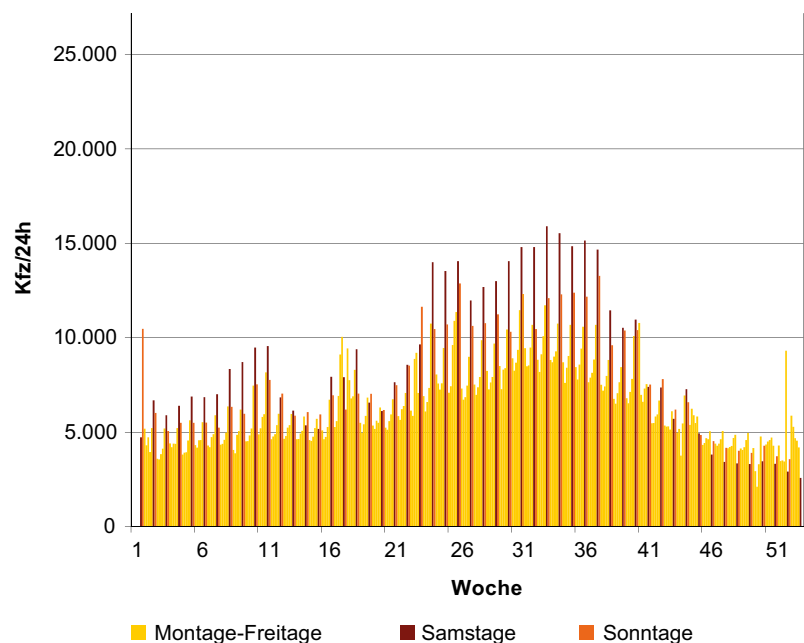
Am Fernpass nahm der Verkehr im Jahr 2012 im Durchschnitt um etwa -0,8 % ab. An den Samstagen passierten jedoch um +3,6 % mehr Kraftfahrzeuge den Pass als 2011. Auf der Fernpassstraße (B 179) stagnierte das LKW-Aufkommen. Im Durchschnitt passierten 965 LKWGV/24 h den Pass, davon 590 SLZ.

### Verkehrsbericht 2013 (Auszug)

Der Fernpass wies im Jahr 2013 eine Verkehrsbelastung von 11.920 Kfz/24 h auf. Die Verkehrssteigerung gegenüber dem Vorjahr betrug +2 %, seit 2008 nahm der Verkehr auf der B 179 um +12 % (Fernstein) bis +18 % (Musau) zu. Auf der B 189 Mieminger Straße wurden 2013 bei Tarrenz täglich 12.650 Kfz (+1,0 %) und bei Obsteig 7.000 Kfz (+2,4 %) gezählt.

Am Fernpass (B 179) nahm das LKW-Aufkommen im Jahr 2013 zu. Im Durchschnitt passierten etwas mehr als 1.000 Güterverkehrs-LKW (LKWGV/24) h den Pass (+4,6 %), davon 610 Sattel- und Lastzüge SLZ.

### Jahresganglinie 2011 (tägliche Verkehrsstärken) Obsteig (B 189)






# Öffentlicher Verkehr

Derzeit gelangt man im öffentlichen Verkehr entweder per Zug oder Bus von Reutte nach Innsbruck.

Die Züge von und nach Innsbruck verkehren grundsätzlich im 2-Stunden-Takt. Bei allen Zugverbindungen ist ein Umstieg in Garmisch-Partenkirchen erforderlich. Montag bis Freitag verkehren zwei weitere Züge, bei denen ein zusätzlicher Umstieg in Seefeld notwendig ist. Die Fahrzeit Reutte – Innsbruck beträgt 2:22 Stunden, bei zusätzlichem Umstieg in Seefeld 2:52 Stunden. Die Fahrzeit Reutte – Innsbruck entspricht der Fahrzeit Reutte – München. Zwischen Reutte und Garmisch-Partenkirchen verkehren die Züge fast im Stundentakt, großteils mit Direktverbindung ohne Umsteigen nach München.

Die Busse von und nach Innsbruck verkehren derzeit ohne Takt, an Werktagen fünfmal pro Richtung. Die Fahrzeit beträgt zwischen 2:12 Stunden und 2:37 Stunden. Der Umstieg in Nassereith auf der Fahrt nach Innsbruck ist optimiert. Auf der Fahrt nach Reutte sind Aufenthalte beim Umstieg zwischen drei und 23 Minuten erforderlich.

An Samstagen fahren zwei Buskurse Reutte – Innsbruck und drei Buskurse in die Gegenrichtung. Die Fahrzeit beträgt an Samstagen rund 2:30 Stunden. An Sonn- und Feiertagen fahren jeweils drei Kurse pro Richtung. Die Fahrzeiten liegen zwischen 2:05 Stunden und 2:32 Stunden. Bei dem Kurs mit der kürzesten Fahrzeit fährt der Bus durch den Lermooser Tunnel.

4176  Innsbruck - Zirl/Hochzirl LKH - Telfs - Nassereith	
Gültig ab 08.04.2015	
HALTESTELLE	MONTAG-FREITAG
VERKEHRSHINWEIS	
Innsbruck Hauptbahnhof (Steig F14)	06:57 07:57 08:57 09:57 10:57 11:57 12:57 13:57 14:57 15:57 16:57 17:57 18:57 19:57 20:57 21:57 22:57 23:57
Innsbruck Landesgericht	06:59 07:59 08:59 09:59 10:59 11:59 12:59 13:59 14:59 15:59 16:59 17:59 18:59 19:59 20:59 21:59 22:59 23:59
Innsbruck Finanzamt	07:02 08:02 09:02 10:02 11:02 12:02 13:02 14:02 15:02 16:02 17:02 18:02 19:02 20:02 21:02 22:02 23:02
Innsbruck Förstnerweg	13:45
Innsbruck Studentenhaus/Chirurgie	07:04 08:04 09:04 10:04 11:04 12:04 13:04 14:04 15:04 16:04 17:04 18:04 19:04 20:04 21:04 22:04 23:04
Innsbruck Innrain/Medicent	07:07 08:07 09:07 10:07 11:07 12:07 13:07 14:07 15:07 16:07 17:07 18:07 19:07 20:07 21:07 22:07 23:07
Innsbruck Höttinger Au/West	13:47
Innsbruck Vögelebühl	13:49
Innsbruck Technik	13:52
Innsbruck Technik West	13:53
Innsbruck Gh Kranebitten	13:54
Zirl Gh Schwarzer Adler	13:52 14:03
Zirl Gemeindeamt	13:35 14:05 14:15 15:15
Hochzirl Bahnhof Haltestelle	13:43 14:23 15:23
Hochzirl Landeskrankenhaus	13:45 14:25 15:25
Telfs Moos Kreisverkehr West	16:04 17:22
Telfs Sagl Fa. Liebherr	07:27 08:27 09:27 10:27 11:27 12:27 13:27 14:27 15:27 16:27 17:27 18:27 19:27 20:27 21:27 22:27 23:27
Telfs Sagl Kreisverkehr	07:29 08:29 09:29 10:29 11:29 12:29 13:29 14:29 15:29 16:29 17:29 18:29 19:29 20:29 21:29 22:29 23:29
Telfs Gh Martina	07:31 08:31 09:31 10:31 11:31 12:31 13:31 14:31 15:31 16:31 17:31 18:31 19:31 20:31 21:31 22:31 23:31
Telfs Teller Stubn	07:32 08:32 09:32 10:32 11:32 12:32 13:32 14:32 15:32 16:32 17:32 18:32 19:32 20:32 21:32 22:32 23:32
Telfs-Pfaffenholzer Bahnhof	06:20
Telfs Anton-Auer-Straße	07:34 08:34 09:34 10:34 11:34 12:34 13:34 14:34 15:34 16:34 17:34 18:34 19:34 20:34 21:34 22:34 23:34
Telfs Rathaus/Sportplatz	06:23 07:23 08:23 09:23 10:23 11:23 12:23 13:23 14:23 15:23 16:23 17:23 18:23 19:23 20:23 21:23 22:23 23:23
4122 von Zirl	07:28 08:33 09:38 10:33 11:33 12:33 13:33 14:33 15:33 16:38 17:43 18:48 19:53 20:58 21:53 22:58 23:53
Telfs Obermarkt/Cafe Olympia	06:25 07:36 08:36 09:36 10:36 11:36 12:36 13:36 14:36 15:36 16:36 17:36 18:36 19:36 20:36 21:36 22:36 23:36
Telfs Schul- und Sportzentrum	13:38
Telfs Lumma	06:27 07:38 08:38 09:38 10:38 11:38 12:38 13:38 14:38 15:38 16:38 17:38 18:38 19:38 20:38 21:38 22:38 23:38
Wildermieming Abzw Gerhardtthof	06:30 07:41 08:41 09:41 10:41 11:41 12:41 13:41 14:41 15:41 16:41 17:41 18:41 19:41 20:41 21:41 22:41 23:41
Wildermieming Aflerhausen	06:32 07:43 08:43 09:43 10:43 11:43 12:43 13:43 14:43 15:43 16:43 17:43 18:43 19:43 20:43 21:43 22:43 23:43
Obermirming Gh Post	06:34 07:45 08:45 09:45 10:45 11:45 12:45 13:45 14:45 15:45 16:45 17:45 18:45 19:45 20:45 21:45 22:45 23:45
Obermirming Lehnsteig	06:35 07:46 08:46 09:46 10:46 11:46 12:46 13:46 14:46 15:46 16:46 17:46 18:46 19:46 20:46 21:46 22:46 23:46
Banwies Kirche	06:37 07:48 08:48 09:48 10:48 11:48 12:48 13:48 14:48 15:48 16:48 17:48 18:48 19:48 20:48 21:48 22:48 23:48
Fronhausen Ort	06:39 07:50 08:50 09:50 10:50 11:50 12:50 13:50 14:50 15:50 16:50 17:50 18:50 19:50 20:50 21:50 22:50 23:50
Obsteig Kirche	06:41 07:52 08:52 09:52 10:52 11:52 12:52 13:52 14:52 15:52 16:52 17:52 18:52 19:52 20:52 21:52 22:52 23:52
Obsteig Gemeindeamt	06:42 07:53 08:53 09:53 10:53 11:53 12:53 13:53 14:53 15:53 16:53 17:53 18:53 19:53 20:53 21:53 22:53 23:53
Obsteig Mooswaldsiedlung	06:43 07:54 08:54 09:54 10:54 11:54 12:54 13:54 14:54 15:54 16:54 17:54 18:54 19:54 20:54 21:54 22:54 23:54
Obsteig Holzalm	06:45 07:57 08:57 09:57 10:57 11:57 12:57 13:57 14:57 15:57 16:57 17:57 18:57 19:57 20:57 21:57 22:57 23:57
Nassereith Abzw Domitz	06:50 08:01 09:01 10:01 11:01 12:01 13:01 14:01 15:01 16:01 17:01 18:01 19:01 20:01 21:01 22:01 23:01
Nassereith Kapelle	06:55 08:05 09:05 10:05 11:05 12:05 13:05 14:05 15:05 16:05 17:05 18:05 19:05 20:05 21:05 22:05 23:05
Nassereith Mauerbrunnhain	06:58 08:08 09:08 10:08 11:08 12:08 13:08 14:08 15:08 16:08 17:08 18:08 19:08 20:08 21:08 22:08 23:08
Nassereith Postplatz	06:57 08:07 09:07 10:07 11:07 12:07 13:07 14:07 15:07 16:07 17:07 18:07 19:07 20:07 21:07 22:07 23:07
4250 nach Reutte	ab 09:15 12:30 14:10 14:10 14:10
4206 nach Imst	ab 07:00 08:15 09:10 11:11 12:25 14:10 14:10 15:10 16:30 17:40 18:10 18:10
Nassereith Ober Postbus Garage	06:58 08:08 09:08 10:08 11:08 12:08 13:08 14:08 15:08 16:08 17:08 18:08 19:08 20:08 21:08 22:08 23:08




## Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge auf B 179 Fernpassstraße

Auf der B 179 Fernpassstraße besteht seit 1989 ein Fahrverbot für Lastkraftwagen > 7,5t. Dieses Fahrverbot ist begründet durch:

- Neigungsverhältnisse (Steigung, Gefällestrrecken)
- Engstellen / Kurvenbereiche (Begegnung von Schwerfahrzeugen)
- Attraktivität des Straßenverkehrs für den internationalen Güterverkehr (Transit)
- Verkehrsbelastung / Verkehrsqualität

Auf Grund einer Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes im Zusammenhang mit den Ausnahmeregelungen musste das Fahrverbot neu erlassen werden und ist seit 1.1.2010 in Kraft.

Landesrecht Tirol

**Gesamte Rechtsvorschrift für B 179 Fernpass-Straße, Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge,  
Fassung vom 23.03.2016**

**Langtitel**  
Verordnung der Landesregierung vom 1. Dezember 2009, mit der auf der B 179 Fernpass-Straße ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge erlassen wird  
LGBl. Nr. 95/2009

**Präambel/Promulgationsklausel**  
Aufgrund des § 43 Abs. 1 lit. b Z 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl. I Nr. 93/2009, wird verordnet:

**Text**

**§ 1**

Auf der B 179 Fernpass-Straße zwischen Straßenkilometer 0,00 in der Gemeinde Nassereith und Straßenkilometer 47,957 in der Stadtgemeinde Vils ist das Fahren mit Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t verboten.

**§ 2**

Vom Verbot nach § 1 sind ausgenommen:

- Fahrten mit Fahrzeugen des Straßendienstes, des Bundesheeres, des Pannenhilfsdienstes, des Abschleppdienstes sowie des öffentlichen Sicherheitsdienstes, Fahrten mit Fahrzeugen, die dem Einsatz in Katastrophenfällen oder unaufschiebbaren Reparaturen an Energieversorgungsanlagen dienen, sowie Fahrten mit Schulfahrzeugen im Rahmen der Ausbildung und Prüfung von Bewerbern um eine Lenkberechtigung;
- Fahrten im Ziel- oder Quellverkehr betreffend die Gebiete der Bezirke Imst, Innsbruck-Land, Innsbruck- Stadt, Landeck, Reutte; der Landkreise Biberach, Garmisch- Partenkirchen, Lindau, Oberallgäu, Ostallgäu, Ravensburg, Unterallgäu, Weilheim-Schongau; der Städte Kaufbeuren, Kempten, Memmingen; der Gemeinde Samnaun; der Bezirks- und Talgemeinschaften Burggrafenamt, Vinschgau.

**§ 3**

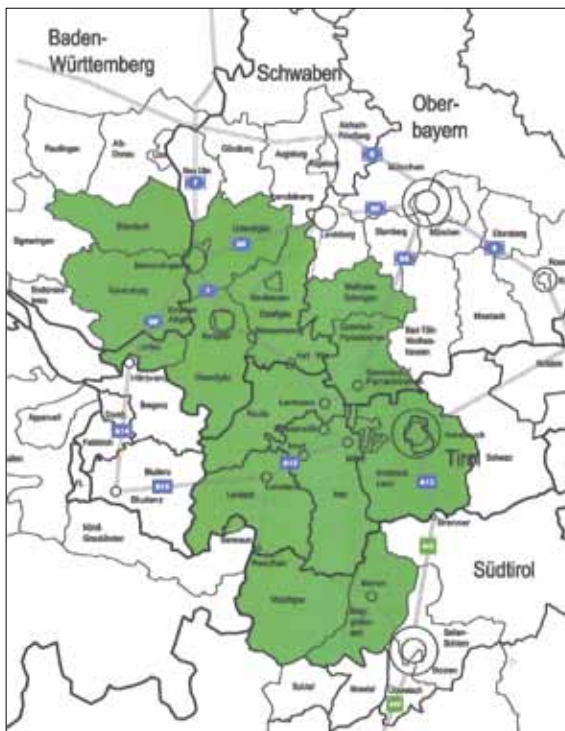
Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 2010 in Kraft.





Vom Fahrverbot ausgenommen sind demgemäß Fahrten für Be- und Entladungen in den angeführten Regionen sowie jene Fahrten, die dort den Ausgangs- oder Endpunkt haben – somit Fahrten, die in einer der grün hinterlegten Regionen (§ 2 b) beginnen oder enden.

Mit dieser Ausnahme für den Ziel- oder Quellverkehr wird der Wirtschaftsverkehr in diesen Regionen sichergestellt.



© Land Tirol

#### Kein Ziel-oder Quellverkehr ist:

- Abnahme oder Übernahme von Frachtdokumenten am Firmenstandort
- Übernahme neuer Transportaufträge
- Betankung des Fahrzeuges
- Durchführung von Service- oder Reparaturarbeiten
- Umsattelverkehre





## Bisherige Maßnahmen

In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten wurden an der B 179 Fernpasstraße, der B 189 Mieminger Straße und im Bereich öffentlicher Verkehr zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und die Belastungen der lokalen Bevölkerung größtmöglich zu reduzieren.

- Umfahrung Bichlbach (1968)
- Umfahrung Reutte (1980)
- Lermooser Tunnel (1984)
- Lärmschutz Wengle (1989)
- Verordnung eines LKW-Fahrverbots auf der B 179 (1989)
- Umfahrung Nassereith (1994)
- Lärmschutz Lermoos und Lermoos Nord (1997 und 1999)
- Lärmschutz Bichlbach (1999)
- Grenztunnel Füssen und Ausbau Vils – Reutte Nord (1999)
- Attraktivierung der Außerfernbahn (größtenteils im Rahmen des Vertrages des Landes Tirol mit der ÖBB-Infrastruktur von 2005):
  - Infrastrukturpaket (Ausbau von Eisenbahnkreuzungen, Bahnhöfen und Haltestellen)
  - Zugleitsystem
  - Einstundentakt
  - Durchbindung nach München
- Schnee-Express (jede Wintersaison ab 2008/09)
- Kontrollstelle Musau (2005)
- Lärmschutz Imst-Eichenweg (2008)
- Lärmschutz Breitenwang (2009)
- Umfahrung Heiterwang (2010)
- Erhöhung Verkehrssicherheit Ewigkeitskurve und Anschlussstelle Reutte (2013)
- Erneuerung Lärmschutz Wengle (2015)
- Kreisverkehrsanlagen in Imst (2004–2015)
- Förderung von Lärmschutzfenstern an B 179 Fernpasstraße mit € 350 Tsd. und an der B 189 Mieminger Straße mit € 450 Tsd.



## Ziele der Fernpass-Strategie

Durch eine systematische Gegenüberstellung von positiven und negativen Wirkungen von Maßnahmen eignen sich Nutzen-Kosten-Untersuchungen für eine rational begründete sowie transparente und nachvollziehbare Beurteilung. Dabei kommen die Verfahren (1) Wirkungsanalyse, (2) Nutzen-Kosten-Analyse, (3) Nutzwertanalyse und (4) Kosten-Wirksamkeitsanalyse (KWA) zur Anwendung (siehe auch RVS 02.01.22./10). In Deutschland stützen sich die Entscheidungen über Infrastrukturmaßnahmen seit Anfang der 1970er-Jahre auf einen verkehrsträgerübergreifenden Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Für die Bewertung der Projekte wird ebenso auf Nutzen-Kosten-Analysen zurückgegriffen.

Als Nutzen- und Kostenkomponenten werden in der Bewertungsmethodik des BVWP genannt:

- Verbilligung von Transportvorgängen
- Erhaltung der Verkehrswege
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reisezeitnutzen
- Transportzeitersparnisse
- Implizite Nutzendifferenz
- Räumliche Vorteile (Beschäftigungseffekte und Verbesserung der regionalen Anbindung)
- Entlastung der Umwelt (Emissionen, Geräuschbelastung, Abgasbelastung)
- Innerörtliche Trennwirkung
- Verbesserte Anbindung von See- und Flughäfen
- Verbesserung der Zuverlässigkeit
- Nutzen bei konkurrierenden Verkehrsträgern

Tabelle 3: Checkliste Zielsystem mit direktem Bezug zum Ressourcenverzehr

Beschreibung des Zielsystems				Messung
Beurteilungsaspekte	Themenbereiche	Kriterien	Indikatoren	
Verkehr	Erreichbarkeit	Reisezeit (Personen, Güter)	Problemspezifisch festlegen	
	Fahrzeugbetriebskosten	Energie, Material, Personal		
	Verkehrssicherheit	Unfallhäufigkeit		
Unfallschwere				
Mensch, Raum und Umwelt	Immissionen	Lärm		
		Erschütterungen		
		Luftschadstoffe		
	Klima	Globales Klima		
		Lokales Klima		
	Siedlungs- und Wirtschaftsraum	Flächenbeanspruchung		
		Soziale Trennwirkung*		
		Sach- und Kulturgüter		
		Orts- und Landschaftsbild		
		Freizeit und Erholung		
		Land- und Forstwirtschaft		
	Naturraum und Ökologie	Tiere und deren Lebensräume Pflanzen und deren Lebensräume (einschließlich ökologische Trennwirkung)		
		Wasser	Oberflächengewässer	
Grundwasser einschließlich Wassernutzung				
Maßnahmenkosten	Investition	Investitionskosten		
	Laufende Kosten	Bauliche und betriebliche Erhaltung		

\* Die soziale Trennwirkung führt zu Umwegen für den nichtmotorisierten Verkehr, die über zusätzliche (Umweg-)Zeiten dem Kriterium Reisezeit zuzuordnen sind, damit eine Doppelerfassung vermieden wird.



Auf Basis dieser Methoden wurde für die Fernpass-Strategie das folgende Zielsystem in den Fernpass-Strategie-Treffs am 3. März 2015 und 8. April 2015 diskutiert und im Strategie-Treff am 16. Juni 2015 formell verabschiedet:

**Verkehr – Verbesserung der Erreichbarkeit:**

- Erreichbarkeit (Reisezeitnutzen) im überörtlichen Verkehr
  - Anbindung Außerfern – Inntal / Innsbruck
  - Tourismusorte im Oberland & Außerfern
- Erreichbarkeit (Reisezeitnutzen) im örtlichen Verkehr – bezirksinterne Erreichbarkeit
  - Zentralraum Reutte (Reutte-Lermoos)
  - Imst – Nassereith

**Verkehr – Verhaltensänderung bei Verkehrsmittelwahl**

**Immissionen – Entlastung der AnrainerInnen an der Route & Erhaltung/Verbesserung der Erholungsfunktion:**

- Lärmreduktion
- Schadstoffreduktion
- Verkehrsreduktion

**Maßnahmenkosten – Umsetzbarkeit**

- Investitionskosten
- laufende Kosten



## MASSNAHMEN

Die Maßnahmen wurden im Prozess unter aktiver Mitarbeit aller Beteiligten der Fernpass-Strategie-Treffs formuliert, von der EntwicklerInnengruppe bearbeitet und schließlich im Fernpass-Strategie-Treff am 20. Oktober 2015 in Höfen formell zur Realisierung empfohlen.

Die Maßnahmen wurden verschiedenen Maßnahmengruppen zugeteilt und bezüglich ihrer Zielrelevanz bewertet.

- öffentlicher Verkehr
- verkehrslenkende Maßnahmen
- rechtliche Maßnahmen
- straßenbauliche Maßnahmen

Für jede Maßnahme ist die maßgeblich verantwortliche Stelle für die Umsetzung angegeben (Lead). Grobe Anhaltspunkte zum Realisierungshorizont und dem Realisierungsrisiko wurden formuliert.

Im Bericht sind auch diskutierte Maßnahmen angeführt, welche nicht zur Realisierung empfohlen werden.

## Randbedingungen

Für die Fernpass-Strategie wurden von der Tiroler Landesregierung klare Randbedingungen vorgegeben. Maßnahmen, welche eine Einhaltung dieser Randbedingungen nicht gewährleisten, wurden ausgeschlossen und sind nicht weiter zu verfolgen. Die Randbedingungen:

- Aufrechterhaltung des 7,5 t Fahrverbotes
- keine neue Transitroute
- kein vierstreifiger Ausbau der Fernpassstrecke

## Öffentlicher Verkehr

### ÖV 01 – Autofreie Anreise

Laut Deutscher Bahn sind die Ankünfte der Bahnreisenden aus Deutschland nach Österreich seit Jahren kontinuierlich angestiegen und haben im Jahr 2012 abermals um +6% zugelegt. Laut T-Mona Studie reisen heute rund sechs Prozent der Urlaubsgäste mit der Bahn nach Tirol. Vor diesem Hintergrund hat die Tirol Werbung mit Unterstützung der Kooperationspartner ÖBB, DB, SBB und WKO das Projekt „Tirol auf Schiene“ mit dem Ziel gestartet, den Anteil der Bahnreisenden nach Tirol bis ins Jahr 2020 auf zehn Prozent zu

steigern. Der Schwerpunkt der Aktivitäten liegt im Marketing, vor allem in den Bereichen Medienkooperationen und Außenwerbung.

Im Rahmen der Fernpass-Strategie wird empfohlen, diese Aktivitäten zu forcieren und einen Fokus auf die speziellen Problemstellungen der Fernpassroute zu legen.

Im Einzelnen werden folgenden Maßnahmen empfohlen:

#### ÖV 01.1 Fortführung der Kampagne „Tirol auf Schiene“

Beschreibung: Marketing zur autofreien Anreise

Zuständigkeit (Lead): Tirol Werbung

Realisierungshorizont: laufend bis 2020

Realisierungsrisiko: kein Realisierungsrisiko

#### ÖV 01.2 Plakatkampagne zur autofreien Anreise entlang der B 179 Fernpassstraße

Beschreibung: Plakatkampagne zur autofreien Anreise entlang der B 179; Sujets Tirol Werbung

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung

Realisierungshorizont: erstmalig 2016

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko

#### ÖV 01.3 Mobilitätscoach in Zielregionen Fernpassreisender

Beschreibung: Umfassende Information der GastgeberInnen über die Möglichkeiten der Anreise mit dem öffentlichen Verkehr, Verlinkung von entsprechenden Portalen

Zuständigkeit (Lead): Tirol Werbung

Realisierungshorizont: 2016

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko



Pressefoto Tirol auf Schiene, Josef Margreiter (GF Tirol Werbung), LH Günther Platter, Christian Kern (CEO ÖBB Holding AG) und WK-Fachgruppenobmann Siegfried Egger (v.l.) © Tirol Werbung



## ÖV 02 – Attraktivierung ÖV in der Region

Der Öffentliche Verkehr im Bezirk Reutte ist in mehrere Regiobus-Verkehre gegliedert. Neben dem Bereich Zwischentoren sind dies die Regios Lechtal, Tannheimer Tal und Reutte. Die bisherigen Bestandsverkehre im Bezirk werden in den kommenden Jahren als Bestellverkehre des Verkehrsverbundes ausgeschrieben und vergeben. Durch eine optimale Abstimmung dieser Leistungen sind dabei wesentliche Einsparungen zu erzielen – bei gleichbleibender Leistung und verbesserter Qualität im Fahrzeugeinsatz. Bereits 2015 wurde daher mit der Abstimmung dieser neuen Verkehrsleistungen mit den verantwortlichen Gemeinden und Tourismusverbänden begonnen.

In einem ersten Schritt wurde mit Fahrplanwechsel Dezember 2015 eine Anpassung des bestehenden Verkehrs vorgenommen. Durch eine Optimierung der Fahrzeiten von Bahn und Bus Richtung Vils / Füssen wird ein Stunden-Takt im Werktagsverkehr erreicht. Die Durchbindung der Linien von Füssen, aus dem Lechtal und aus dem Tannheimer Tal über den Bahnhof Reutte hinaus erschließt nicht nur besser (ohne Umsteigen) die großen Arbeitsplätze der Region und die Alpentherme Ehrenberg, sondern ermöglicht auch eine Kosteneinsparung im Bereich des Ortsbusses. Zudem wird überlegt, eine flächenhafte und zeit-

lich attraktive Erschließung der Bevölkerung durch Anrufsammeltaxisysteme zu erreichen.

Mit Dezember 2017 ist die Vergabe des ÖVs gesamten Lech- und Tannheimer Tal geplant. Durch eine optimale Fahrzeugnutzung zwischen diesen Tälern können dann weitere Einsparungspotentiale genutzt werden.



Regionalbus Reutte © VVT

### ÖV 02 – Attraktivierung ÖV in der Region

Beschreibung: Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs

Zuständigkeit (Lead): Verkehrsverbund Tirol, Planungsverbände, Gemeinden, TVB

Realisierungshorizont: ab 2018

Realisierungsrisiko: geringes Risiko



## ÖV 03 – Schnellbus Innsbruck ↔ Reutte

Die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr von Innsbruck nach Reutte liegen derzeit etwa eine Stunde über der Fahrzeit mit dem Pkw. Zudem gibt es keine direkten Verbindungen zwischen Reutte und Innsbruck. Bei einer Zugreise ist ein Umsteigen in Garmisch-Partenkirchen notwendig. BuskundInnen müssen in Nassereith umsteigen.

Zwei Varianten für Schnellbusse stehen zur Diskussion. In der ersten Variante würde ein Schnellbus zwischen Reutte und Imst verkehren und auf den Fahrplan des railjets abgestimmt den Bahnhof Imst anfahren. Als zweite Variante wäre ein direkter Schnellbus zwischen Innsbruck und Reutte möglich.

Es wird empfohlen, eine Schnellbusverbindung über den Fernpass einzuführen.



Beispiel Schnellbus Innsbruck ↔ Lienz © VVT

### ÖV 03 – Schnellbus Innsbruck – Reutte

Beschreibung: Einführung einer Schnellbusverbindung zwischen Innsbruck bzw. Imst und Reutte

Zuständigkeit (Lead): Verkehrsverbund Tirol

Realisierungshorizont: ab 2017/2018

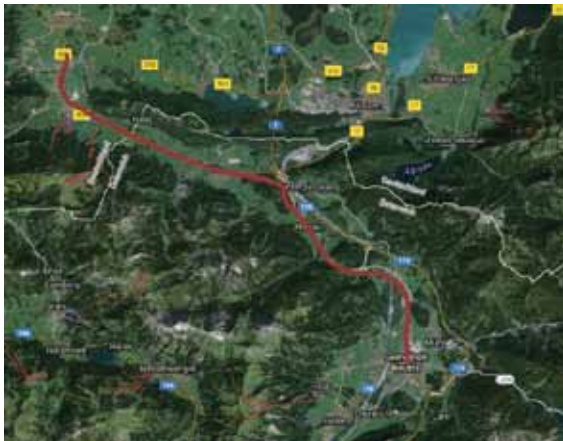
Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko



## ÖV 04 – Verbesserungen Bahninfrastruktur

Für eine Attraktivierung der Zugverbindung zwischen Reutte und Innsbruck wurden verschiedene Verbesserungen der Bahninfrastruktur vorgeschlagen. Diese Maßnahmen reichen von der Elektrifizierung der Außerfernbahn, der Errichtung zusätzlicher Ausweichen zwischen Scharnitz und Mittenwald bis zu einer Beschleunigung der Bestandsstrecke durch die Entschärfung von Kurvenradien und / oder den Einsatz von Neigezügen.

Die Elektrifizierung der Außerfernbahn ermöglicht eine Direktverbindung der Züge bis Pfronten, wodurch ein Umsteigen in Reutte entfallen kann. Die Elektrifizierung hat allerdings keine Auswirkungen auf die Fahrzeit Innsbruck-Reutte. Detaillierte Planungen und die Abstimmung zwischen allen Beteiligten sind bereits im Rahmen des Tirol-Vertrages mit den ÖBB im Gange (Vereinbarung betreffend Umsetzung von Maßnahmen zur Attraktivierung der Außerfernbahn zwischen Land Tirol und ÖBB).



Vorgesehenen Elektrifizierungsstrecke © Land Tirol

Eine zusätzliche Ausweiche zwischen Scharnitz und Mittenwald würde eine Verdichtung des Zugverkehrs auf einen 1-Stundentakt zwischen Innsbruck und Reutte ermöglichen. Eine Fahrzeitverkürzung zwischen Innsbruck und Reutte kann damit allerdings nicht realisiert werden. Die Realisierung müsste auf deutschem Staatsgebiet erfolgen. Daher wird empfohlen, Anstrengungen für diese Maßnahme erst zu setzen, wenn eine Grundsatzentscheidung zu einem 1-Stundentakt erfolgt ist.



Beispiel für eine Ausweiche der Außerfernbahn, Bahnhof Bichlbach/Berwang

© Luidger, wikipedia, [https://de.wikipedia.org/wiki/Au%C3%9Ffernbahn#/media/File:Baureihe\\_425\\_Bahnhof\\_Bichlbach-Berwang\\_HQ.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Au%C3%9Ffernbahn#/media/File:Baureihe_425_Bahnhof_Bichlbach-Berwang_HQ.jpg) (Stand 12.01.2016)

### ÖV 04.1 – Elektrifizierung Außerfernbahn

Beschreibung: Elektrifizierung Außerfernbahn mit Entfall Umstieg nach Pfronten

Zuständigkeit (Lead): Verkehrsverbund Tirol, ÖBB

Realisierungshorizont: ab 2018

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko

### ÖV 04.2 – Ausweiche Scharnitz-Mittenwald

Beschreibung: Herstellung einer zusätzlichen Ausweiche an der Bahnstrecke Scharnitz – Mittenwald als Voraussetzung zur Taktverdichtung

Zuständigkeit (Lead): Verkehrsverbund Tirol, DB

Realisierungshorizont: ab 2018

Realisierungsrisiko: hohes Realisierungsrisiko, da Maßnahme nicht in Tirol

## ÖV 05 – Bahnhofststelle Kreckelmoos

Um die Zugverbindung zu attraktivieren, wurde die Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Haltestelle Lähn/Kreckelmoos angeregt. Das soll positive Effekte für SchülerInnen und TouristInnen bringen. Die Bahnhofststelle wurde aus fahrplantechnischen Gründen in Zusammenhang mit der Einführung des Stundentaktes still gelegt. Mit der Direktverbindung zwischen Reutte und München wurde die Fahrplansituation zusätzlich verschärft. Es wird empfohlen, weitere Optimierungsmöglichkeiten im Betrieb mit dem Ziel einer Wiederöffnung der Bahnhofststelle Lähn/Kreckelmoos beziehungsweise einer besseren Anbindung des Areals Ehrenberges zu verfolgen.



**Beispiel einer Bahnhofststelle, Haltepunkt Niederroth**  
© Uwe Miethe, Deutsche Bahn AG

### ÖV 05 – Bahnhofststelle Lähn/Kreckelmoos

Beschreibung: Wiederöffnung der Bahnhofststelle Lähn/Kreckelmoos

Zuständigkeit (Lead): ÖBB, Land Tirol

Realisierungshorizont: ab 2018

Realisierungsrisiko: relativ hohes Realisierungsrisiko



## ÖV 06 – Sommerexpress

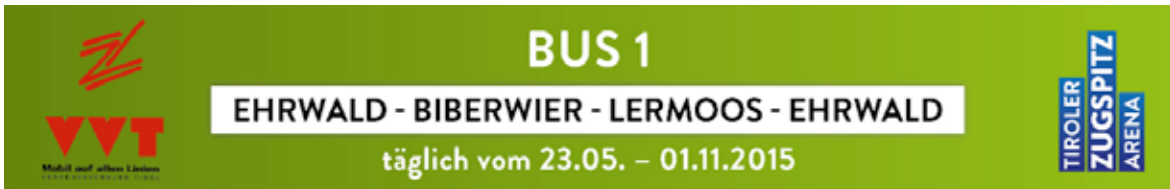
Im Außerfern gibt es schon zahlreiche attraktive Anreize für die Benutzung des Öffentlichen Verkehrs. So ist für Gäste und Einheimische im Winter (Dezember bis zum darauffolgenden Ostermontag, immer ab 9:00 Uhr früh an Werktagen, am Wochenende und an Feiertagen ganztags) die Benutzung der Außerfernbahn von Vils über Reutte bis Garmisch-Partenkirchen und retour kostenlos möglich (Schnee-Express). Die Finanzierung des Schnee-Expresses erfolgt durch den Tourismus in der Region. Der Zustieg ist an allen Haltestellen entlang der Strecke möglich.

Außerdem stehen für Gäste mit gültiger Gästekarte oder gültigem Z-Ticket der Tiroler Zugspitz Arena im Sommer folgende Busse kostenlos zur Verfügung (Stand Sommer 2015):

- Bus 1: Ehrwald-Lermoos-Biberwier (täglich vom 23.05.–01.11.2015),
- Bus 2: Ehrwald – Biberwier – Lermoos – Bichlbach – Berwang – Heiterwang (täglich außer Samstag 21.06.–27.09.2015),
- Bus 4250: Reutte – Berwang – Ehrwald – Nassereith (gültig ab 21.03.2015),
- Bus 4250: Nassereith – Ehrwald – Berwang – Reutte (gültig ab 21.03.2015).

Im Winter fahren Gäste mit gültiger Gästekarte oder gültigem Skipass der Tiroler Zugspitz Arena in der gesamten Region kostenlos Bus.

Nach dem Vorbild des Schnee-Expresses wird angeregt, dieses kostenlose Zugangebot auf den Sommer auszudehnen („Sommer-Express“).



### ÖV 06 – Sommer-Express

Beschreibung: Kostenlose Benutzung der Außerfernbahn zwischen Vils und Garmisch-Partenkirchen

Zuständigkeit (Lead): Tourismusverbände und Gemeinden der Region

Realisierungshorizont: ab 2016

Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko

## Verkehrslenkende Maßnahmen

### VM 01 – Verkehrsinformation verbessern

Bestmögliche Verkehrsinformationen sollen die VerkehrsteilnehmerInnen bei einer rationalen Routenwahl unterstützen. Informationskanäle sind Verkehrsfunk, Online-Navigationssysteme (auf Basis von Floating Car Data, FCD), Offline-Navigationssysteme (auf Basis von TMC – Traffic Message Channel), Webcams, Smartphone-Apps, dynamische Beschilderungen und statische Beschilderungen. Entscheidend ist eine rechtzeitige, vollständige und richtige Information.

Verkehrsinformationen werden zunehmend von kommerzieller Seite erzeugt. Infrastrukturbetreiber können die Qualität positiv beeinflussen, indem sie in offenen Schnittstellen möglichst hochwertige Grunddaten zur Verfügung stellen. So ist angedacht, die mit Fahrzeugflotten erzeugten FCD-Daten mit den Dauerzählstellen des Landes zu verknüpfen und hochqualitative Reisezeitinformationen entlang der B 179 Fernpassstraße

zu erzeugen. Diese Daten sollen dann u.a. über die Exekutive (Bundesministerium für Inneres) und ÖAMTC an Bayern übergeben werden. Weiters soll eine Verkehrs-App des Landes Tirol forciert werden.

Mittelfristig sind Verkehrsereignisse (Blockabfertigung, Stau) in die Verkehrsinformation zu integrieren.



© Tom Tom

#### VM 01.1 Reisezeitinformation Fernpass

Beschreibung: Generierung von Reisezeitinformationen entlang der B 179 Fernpassstraße und Übergabe an Verkehrsfunk, Verkehrs-App und VAO

Zuständigkeit (Lead): Verkehrsplanung, ÖAMTC, BMI

Realisierungshorizont: laufend ab 2016

Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko auf Grund mehrerer SystempartnerInnen

#### VM 01.2 Integration von Ereignissen in Reisezeitinformation

Beschreibung: Integration von Ereignissen in Reisezeitinformation entsprechend VM 01.1

Zuständigkeit (Lead): Verkehrsplanung, ÖAMTC, BMI

Realisierungshorizont: ab 2019

Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko auf Grund mehrerer SystempartnerInnen



## VM 02 – Dynamische Anzeigetafeln

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der B 179 Fernpassstraße wird die Installation von Wechselverkehrszeichen empfohlen. Diese Anzeigetafeln sollen auf besondere Verkehrsverhältnisse hinweisen – speziell Kettenanlegepflichten und Geschwindigkeitsbegrenzungen. Für besonders kritische Witterungsfälle im Bereich des Fernpass-Scheitels sind Ampeln mit dynamischen Anzeigetafeln für eine rasche Sperre vorzusehen. Folgende Standorte bieten sich an:

- Kontrollstelle Musau
- Parkplatz Urisee
- Bereich Katzenberg
- Bereich Kettenanlegeplatz in Fahrtrichtung Süden nach Lermooser Tunnel und
- Fernpasshöhe
- Kettenanlegeplatz Nassereith
- Kreisverkehrsanlage Imst-Süd (ÖAMTC)
- Ausfahrt Mötztal (A 12)



© Land Tirol

### VM 02 Dynamische Anzeigetafeln

Beschreibung: Wechselverkehrszeichen mit Kettenanlegepflicht, Geschwindigkeitsbeschränkung und VLSA zur Sperre des Fernpass-Scheitels

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung

Realisierungshorizont: 2017/18

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko



## VM 03 – Dosiersystem Reutte-Süd

Im Fernpass-Strategie-Treff vom 16.06.2015 wurde beschlossen, in Fahrtrichtung Süden kurz vor der Anschlussstelle Reutte Süd ein Dosiersystem zu testen. Basis war die Präsentation entsprechender Verkehrssimulationen durch das Ingenieurbüro Dr. Köll. Um die Wirkungen eines derartigen Systems genau zu untersuchen und zu dokumentieren, wurden aufwändige Verkehrszählungen und -untersuchungen durchgeführt. Der Pilotversuch am 5.9.2015 verlief dank der Mithilfe zahlreicher Beteiligter störungsfrei.

Die Ergebnisse wurden im Oktober 2015 in der Entwicklergruppe und im Fernpass-Strategie-Treff vorgestellt:

- Dosierung führt zu den gewünschten Reisezeitreduktionen zwischen Reutte Süd und Lermoos sowie über den Fernpass.
- Leistungsfähigkeit (Durchflussverkehrsstärke) am Katzenberg ist mit und ohne Dosierung in etwa gleich hoch, allerdings bei Dosierung sehr gleichmäßig ohne große Schwankungen.
- Dosierung führt zu geringeren Blockabfertigungen am Lermooser Tunnel in Fahrtrichtung Süden.
- Stau verlagert sich nach Norden.
- Ausweichverkehr zeigt kaum Veränderungen in der stündlichen Verkehrsbelastung.
- Aufgrund der längeren Dauer des Rückstaus ab Reutte Süd verlängert sich die Zeit des Ausweichverkehrs.
- Optimierungspotenzial wird in der Zuflusssteuerung der Dosieranlage gesehen.

Nach eingehender Diskussion wurde die Maßnahme im Fernpass-Strategie-Treff im Oktober 2015 für den Dauerbetrieb empfohlen. Es wurde vereinbart, dass die Auswirkungen der Maßnahme

längerfristig begleitend beobachtet werden. Bei einer deutlichen Zunahme des Ausweichverkehrs wird das Dosiersystem überdacht. Zudem sollen weitere Möglichkeiten der Verhinderung von Ausweichverkehren erarbeitet werden.

Im Zusammenhang mit den Staus im Reiseverkehr auf der B 179 Fernpassstraße ist bereits heute Staufluchtverkehr, vor allem auf der L 69 und der Ortsdurchfahrt Reutte zu beobachten. Aus diesem Grund wird befürchtet, dass es mit einer Dosieranlage im Bereich der Anschlussstelle Reutte Süd, die den Stau auf der Umfahrung Reutte verstärkt, zu einem erhöhten Staufluchtverkehr kommen könnte, sobald ein „Lerneffekt“ eintritt und die Dosieranlage als Stauursache identifiziert wird.

Aus diesem Grund ist nach Errichtung einer festinstallierten Dosieranlage der Staufluchtverkehr auf den Ausweichrouten, speziell auf den Ortsdurchfahrten Vils, Musau und Reutte zu beobachten. Lässt sich eine Zunahme des stündlichen Staufluchtverkehrs aufgrund der Dosieranlage feststellen, so sind Maßnahmen zu erarbeiten, die den Ausweichverkehr reduzieren bzw. unterbinden. Die Belastung in den betroffenen Gemeinden soll sich jedenfalls nicht wesentlich gegenüber der derzeitigen Situation verschlechtern.



Dosieranlage beim Pilotprojekt © Planoptimo

### VM 03.1 – Dosiersystem Reutte Süd

Beschreibung: Betrieb einer VLSA zur Dosierung der Verkehrsbelastung an der B 179 Fernpassstraße in Fahrtrichtung Süd im Bereich der Anschlussstelle Reutte Süd

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung

Realisierungshorizont: 2016ff

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko

### VM 03.2 – Verhinderung Ausweichverkehre

Beschreibung: Erarbeitung verschiedener Maßnahmen, um Ausweichverkehre zu verhindern

Zuständigkeit (Lead): Bezirkshauptmannschaften, Landesstraßenverwaltung

Realisierungshorizont: 2016ff

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko



## VM 04 – Optimierung Blockabfertigung

An verkehrsreichen Wochenenden werden aus sicherheitstechnischen Gründen am Lermooser Tunnel Blockabfertigungen geschaltet, welche Staus im Tunnel vermeiden, die Brandlast begrenzen und einen raschen Einsatz der Rettungskräfte gewährleisten sollen. Diese Blockabfertigungen werden oftmals als Auslöser für Staus genannt. Es wurde daher beschlossen, in einem aufwändigen Pilotversuch die Wirkungen einer nicht aktiven Blockabfertigung zu untersuchen und – falls möglich – Empfehlungen für eine Optimierung zu entwickeln.

Am 22.08.2015 wurde die Blockabfertigung unter entsprechenden Auflagen (Geschwindigkeitsreduktion, Besetzung der Betriebszentrale,...) nicht aktiviert.

Die Auswertung der erhobenen Daten kommt zu folgenden Schlüssen:

- Die maximale stündliche Kapazität am Rollemühlsteig kann bei nicht aktiver Blockabfertigung nicht erhöht werden.
- Bei nicht aktiver Blockabfertigung wird die maximale stündliche Kapazität dauerhaft genutzt, bei Blockabfertigung ist das nicht dauerhaft der Fall.
- Durch die dauerhafte Nutzung der vorhandenen Kapazität sind ein geringerer Stau und eine verminderte Reisezeit zu beobachten.

- Es kommt zu keinem zusätzlichen Ausweichverkehr.
- Verlustzeiten zwischen Lermoos und Reutte sind mit und ohne Blockabfertigung gering.
- Auf Grund des Tunnelfüllgrades (Brandlast) ist ein Verzicht auf eine Blockabfertigung aus sicherheitstechnischen Gründen problematisch.
- Dauerhafte Nutzung der maximalen stündlichen Kapazität durch optimierte Blockabfertigung mit einer Anweisung für die Grün-schaltung, Aufrüstung von Kameras und Prüfung eines Dosiersystems am Portal Lermoos Süd



Tunnelkameras während des Pilotprojektes  
© Planoptimo

### VM 04 – Optimierung Blockabfertigung

Beschreibung: Optimierung der Blockabfertigung (Fahrtrichtung Norden) zur dauerhaften Nutzung der maximalen stündlichen Kapazität; Aufrüstung von Verkehrskameras und Prüfung eines Dosiersystems am Portal Lermoos Süd

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung

Realisierungshorizont: 2017ff

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko

## VM 05 – LKW Ausweichbuchten

Es wird angeregt, Ausweichbuchten für den Schwerverkehr zur Verfügung zu stellen. Damit sollen riskante Überholmanöver verhindert und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Eine verpflichtende Benutzung ist allerdings nicht möglich. Daher wird empfohlen, in einem ersten Schritt

durch entsprechende Beschilderungen auf die bestehenden Buchten hinzuweisen und die Akzeptanz dieser Maßnahme an der B 179 Fernpassstraße zu evaluieren. Bei Bedarf könnten weitere Ausweichbuchten errichtet werden.



LKW Ausweichbuchten am Arlbergpass © Planoptimo

### VM 05 LKW Ausweichbuchten

Beschreibung: Beschilderung der bestehenden Buchten als LKW Ausweichbuchten, anschließende Evaluierung und Schaffung weiterer Ausweichbuchten

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung

Realisierungshorizont: 2017ff

Realisierungsrisiko: kein Realisierungsrisiko



## VM 06 – Zusätzliche Überholstrecken

Es wird angeregt, zusätzliche Überholstrecken entlang der B 179 Fernpassstraße anzulegen. Damit sollen riskante Überholmanöver vermieden und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Derzeit bestehen entlang der B 179 Fernpassstraße folgende dreistreifige Abschnitte, an denen ein gefahrloses Überholen möglich ist:

- in Fahrtrichtung Norden im Bereich km 21,5 Obergarten und
- in Fahrtrichtung Süden im Bereich 23,6 – 22,4, Lähn/Wengle
- in Fahrtrichtung Süden im Bereich km 15,8 – km 14,6, Südportal Lermooser Tunnel bis Anschlussstelle L 391 Ehrwalder Straße

Im Bereich des Hochwasserschutzprojektes Lermoos-Lähn ist in Fahrtrichtung Norden von

km 20,4 bis km 21,8 im Bereich Anschlussstelle Lermoos bis zur Kuppe in Lähn ein Überholstreifen zu realisieren.

Mögliche weitere Bereiche für zusätzliche Überholstrecken:

- in Fahrtrichtung Norden, km 27,8 – km 28,6, Grundbachbrücke bis Anschlussstelle Heiterwang Süd
- in Fahrtrichtung Süden, km 14,6 – 13,7, Anschlussstelle L 391 Ehrwalder Straße bis Anfang Ausbaustrecke

Es wird empfohlen, diese zusätzlichen Überholstrecken zu realisieren.

### VM 06 Zusätzliche Überholstrecken

Beschreibung: Schaffung von zusätzliche Überholstrecken durch abschnittweisen Querschnittsausbau in Fahrtrichtung Nord, km 27,8 – km 28,6, Grundbachbrücke bis Anschlussstelle Heiterwang Süd und in Fahrtrichtung Süd, km 14,6 – 13,7, Anschlussstelle L 391 Ehrwalder Straße bis Anfang Ausbaustrecke

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung

Realisierungshorizont: 2018/2019

Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko



## VM 07 – Urlaubsverkehr – Entflechtung An- und Abreise

Um An- und Abreise besser zu entflechten, könnte man bei den Angeboten im Tourismus ansetzen bzw. die Schulferien noch stärker staffeln. Es wird angeregt, touristische Angebote auszudehnen, um die klassischen An- und Abreisezeiten im alpinen Raum zu entzerren. Das könnte sich auch auf die Fernpass-Strecke leicht positiv auswirken. Tatsache ist allerdings, dass die ArbeitnehmerInnen so sparsam wie möglich mit ihren Urlaubstagen

umgehen, und daher die freien Tage wie Samstage, Sonntage und die Feiertage immer verstärkt nutzen werden, um eine Urlaubsreise zu machen.

Die Abstimmung bzw. noch stärkere Staffelung der Schulferien könnte zu einer Entspannung beitragen. Diese Abstimmung auf europäischer Ebene obliegt dem Bundesministerium für Bildung und Frauen.

### **VM 07 Urlaubsverkehr – Entflechtung An- und Abreise**

Beschreibung: Stärker europaweite Staffelung der Schulferien, unterschiedliche Angebote im Tourismus

Zuständigkeit (Lead): Bundesministerium für Bildung und Frauen)

Realisierungshorizont: 2017ff

Realisierungsrisiko: hohes Realisierungsrisiko



## Rechtliche Maßnahmen

### VR 01 – Ausschluss von Langsamverkehr

Um den Langsamverkehr in den verkehrsstarken Zeiten möglichst von der B 179 Fernpassstraße fernzuhalten, wird angeregt, die Fernpassstraße zumindest abschnittsweise als Autostraße zu verordnen.

Dafür muss die Behörde prüfen, ob durch eine solche Maßnahme die Verkehrsinteressen der von der Benützung der Autostraße ausgeschlossenen StraßenbenützerInnen nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Dabei handelt es sich um Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit unter 60 km/h, FußgängerInnen, Fahrräder, Motorfahräder, Fuhrwerke, Viehtrieb und ReiterInnen. Zu-

dem muss sich die Straße für den Schnellverkehr eignen. Dies ist auf Grund der Anlageverhältnisse nicht im gesamten Verlauf der B 179 Fernpassstraße gegeben.

Es wird empfohlen, zusätzliche Abschnitte der B 179 Fernpassstraße als Autostraße zu verordnen. Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Maßnahme SB 06 „Ertüchtigung untergeordneten Straßen- und Wegenetzes“. Durch diese Ertüchtigung wird sichergestellt, dass die Verkehrsinteressen der ausgeschlossenen StraßennutzerInnen nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

#### **VR 01 – Ausschluss von Langsamverkehr**

Beschreibung: Verordnung als Autostraße auf Abschnitten der B 179 Fernpassstraße und dadurch Ausschluss von Langsamverkehr

Zuständigkeit (Lead): Verkehrsbehörde

Realisierungshorizont: 2017ff

Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko, Zusammenhang mit Maßnahme SB 06





## VR 02 – Aufrechterhaltung Kontrollintensität

Als mögliche Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssituation wird eine möglichst lückenlose Kontrolle des Fahrverbotes über 7,5t Gesamtgewicht angeregt. Diese Forderung wurde umfassend geprüft:

Im Jahr 2014 wurden von der Exekutive an der B 179 Fernpassstraße Kontrollen im Ausmaß von 1.200 Stunden an der Kontrollstelle Musau und zusätzliche 600 Stunden am Fernpass durchgeführt. Im gesamten Oktober 2014 wurden an Werktagen in der Zeit zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr Kontrollen im Ausmaß von insgesamt 299 Stunden durchgeführt. Das Ergebnis: Die Zahl der unerlaubten Fahrten ist sehr gering. So kam es im Jahr 2014 bei 20.267 kontrollierten LKW lediglich zu 427 Verstößen gegen das Fernpassfahrverbot.

Im Zeitbereich ohne Kontrollen wurden 6.865 LKW gezählt – das sind rund 36 LKW pro Stunde – und

im Zeitbereich mit Kontrollen 4.697 LKW – das sind rund 43 LKW pro Stunde. Die geäußerte Vermutung, dass Kontrollen umfahren werden, konnte somit nicht bestätigt werden.

Es wird daher angeregt, die Verkehrskontrollen an der B 179 Fernpassstraße in der bisherigen Intensität aufrechtzuerhalten. Idealerweise beinhalten diese Kontrollen auch eine zumindest stichprobenweise Überprüfung der Übereinstimmung der vorgelegten Frachtdokumente mit dem tatsächlichen Standort der Be- oder Entladung. Eine lückenlose Kontrolle wird als nicht notwendig erachtet, da keine zusätzlichen Wirkungen zu erwarten sind.

Eine Erhöhung des Strafausmaßes für Verstöße gegen das Fahrverbot wird befürwortet und soll in den dafür zuständigen Gremien eingebracht werden.

### VR 02.1 Aufrechterhaltung Kontrollintensität

Beschreibung: Aufrechterhaltung der Kontrollintensität der Exekutive entlang der Fernpassroute

Zuständigkeit (Lead): Exekutive

Realisierungshorizont: 2016ff

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko

### VR 02.2 Erweiterte Prüfung

Beschreibung: Stichprobenartige Prüfung der Übereinstimmung Frachtdokument mit Standort Be- bzw. Entladung

Zuständigkeit (Lead): Exekutive

Realisierungshorizont: 2016ff

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko



## VR 03 – Radfahrverbot auf der B 179 Fernpassstraße

Durch die Verordnung eines Radfahrverbotes sollen die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss entlang der B 179 Fernpassstraße verbessert werden. Derzeit bestehen an einigen Abschnitten (z. B. Lermooser Tunnel, Umfahrung Heiterwang) Fahrverbote für den Radverkehr.

Es besteht ein Zusammenhang mit der Maßnahme SB 08 „Ertüchtigung des Radwegenetzes“, da das Radfahrverbot nur erlassen werden kann, wenn ein entsprechendes Angebot an alternativen Radwegen zur Verfügung steht.

### VR 03 Radfahrverbot an der B 179 Fernpassstraße

Beschreibung: Ausdehnung der Abschnitte mit Radfahrverbot in Kombination mit Maßnahme SB 08 „Radwegenetz und Beschilderung ertüchtigen“

Zuständigkeit (Lead): Bezirkshauptmannschaft

Realisierungshorizont: 2017ff

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko, steht in Zusammenhang mit Maßnahme SB 08

## Straßenbauliche Maßnahmen

### SB 01 – Straßenrückbau Ortsdurchfahrt Obsteig

Die Ortsdurchfahrt der B 189 Mieminger Straße in Obsteig weist einen überbreiten Ausbauquerschnitt auf. Auf Initiative der Gemeinde Obsteig und der AnrainerInnen ist derzeit ein Projekt zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Ausarbeitung.

Das Projekt sieht im Wesentlichen einen Rückbau der B 189 Mieminger Straße auf einen Mindestquerschnitt mit einer Breite von 6,50 m und die Neuanlage und die Verbesserung von Geh- und Radwegen vor.



Straßenrückbau der Ortsdurchfahrt Obsteig © Land Tirol

#### SB 01 Rückbau Ortsdurchfahrt Obsteig

Beschreibung: Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Obsteig der B 189 Mieminger Straße mit Rückbau des bestehenden überbreiten Querschnitts und Verbesserung der Geh- und Radwege

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung und Gemeinde

Realisierungshorizont: 2017ff

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko



## SB 02 – Unter-/Überführungen

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verminderung der Barrierewirkung wurden zusätzliche Über- und Unterführungen der B 179 Fernpassstraße und der B 189 Mieminger Straße für den nicht motorisierten Verkehr diskutiert. Folgende Orte für zusätzliche Über- und Unterführungen bzw. Adaptierungen der bestehenden Unterführung wurden herausgearbeitet:

- B 179 Fernpassstraße, Fernsteinsee
- B 179 Fernpassstraße, Fernpasshöhe
- B 189 Mieminger Straße, Tarrenz

Im Bereich Fernsteinsee stellen derzeit zwei Schutzwege markante Störungsstellen für die B 179 Fernpassstraße dar, welche auch häufig als Auslöser von Staus genannt werden. Für die Beseitigung dieser Schutzwege wurde bereits ein Projekt ausgearbeitet, welches aber mangels Zustimmung des betroffenen Grundeigentümers noch nicht realisiert werden konnte.



FußgängerInnenunterführung Fernsteinsee © Land Tirol

### SB 02.1 Unterführung Fernsteinsee

Beschreibung: Errichtung einer FußgängerInnenunterführung im Bereich Fernsteinsee und Auflassung der beiden Schutzwege an der B 179 Fernpassstraße

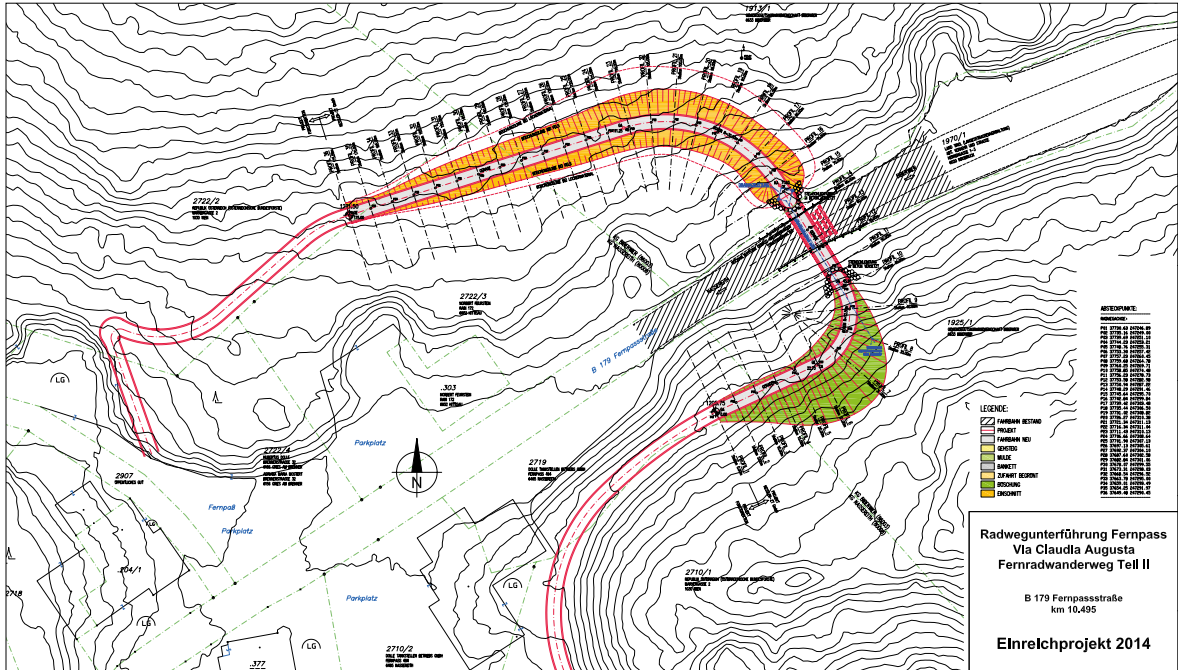
Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung und Gemeinde

Realisierungshorizont: 2018

Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko

Im Bereich der **Fernpasshöhe** sind derzeit FußgängerInnenquerungen zu beobachten, welche sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch des Verkehrsflusses kritisch sind. Im Jahr 2014 konnte mit einem neuen Durchlass eine wichtige Lücke der Radroute Via Claudia Augusta

geschlossen werden. Dieser Durchlass kann auch von FußgängerInnen verwendet werden. Eine zusätzliche FußgängerInnenunterführung ist baulich nicht möglich, allerdings kann die Benutzbarkeit der Radunterführung für FußgängerInnen verbessert werden.



Unterführung Fernpass © Land Tirol

### SB 02.2 Unterführung Fernpass

Beschreibung: Ertüchtigung der Radwegunterführung an der Fernpasshöhe für FußgängerInnen

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung und Gemeinde

Realisierungshorizont: 2018

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko

Auf Grund der starken Verkehrsbelastung der B 189 Mieminger Straße in Tarrenz ist die Querung der Straße durch FußgängerInnen und RadfahrerInnen stark eingeschränkt. Eine Unterführung im Bereich Walchenbach – Strad ist bislang an den beengten Platzverhältnissen gescheitert. Mit Gemeinderatsbeschluss vom 25.06.2015 konnte die Gemeinde Tarrenz ein Grundstück erwerben, welches die Voraussetzung für eine Unterführung erfüllt.

### SB 02.3 Unterführung Tarrenz

Beschreibung: Errichtung einer FußgängerInnenunterführung vor der Ortsdurchfahrt Tarrenz im Bereich Walchenbach – Strad an der B 189 Mieminger Straße

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung und Gemeinde

Realisierungshorizont: 2018

Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko





## SB 03 – Hochwasserschutz Lermoos, Umbau B 179 Lermoos – Lähn

In einem gemeinsamen Projekt mit dem Forsttechnischen Dienst für Wildbach- und Lawinenerverbauung soll der Hochwasserschutz für Lermoos verbessert werden. Konkret soll das Hochwasser in den Zubringern zum Lussbach durch zwei Retentionsbecken gebunden werden.

Für den Retentionsraum muss die B 179 Fernpassstraße im Bereich der nördlichen Höhenkontrolle des Lermooser Tunnels in Richtung Süden an die Hangkante zum Weiler Untergarten verlegt werden. Zum Schutz vor der Lichtenberglawine ist östlich des Weilers Obergarten ein 175 m langer Lawinentunnel vorgesehen, der gleichzeitig als Grünbrücke für eine Verbesserung des Wildwechsels dienen kann.

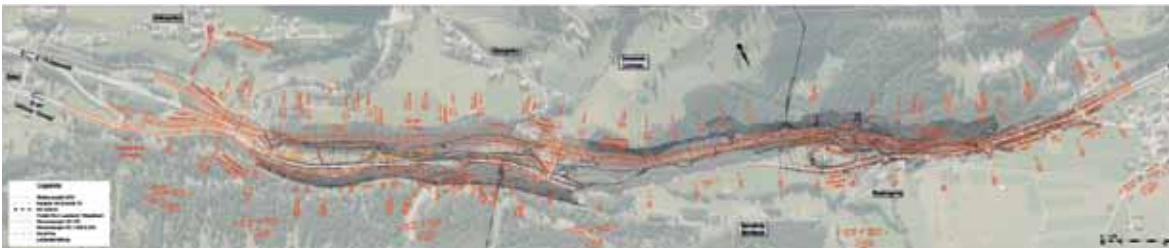
In weiterer Folge verläuft die neue Trasse an der bereits in den 1970er Jahren projektierten Lage südlich des Weilers Rautänglerle in Richtung Bestand östlich von Lähn. Die bestehende B 179 Fernpassstraße wird entsprechend rückgebaut und soll künftig der landwirtschaftlichen Erschlie-

ßung, dem Radverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr dienen.

Aus Verkehrssicherheitsgründen wird der Weiler Obergarten in Richtung Westen auch künftig über die alte Trasse der B 179 an die neue Lage angebunden. Ein direkter Anschluss ist auch wegen des Eingriffs in die Natur mit großen Flächenverlusten sowie der Finanzierbarkeit nicht möglich.

Adaptierungen am Riegelbach, neue Wirtschaftswege, die Verbesserung der Anschlusssituation in Lermoos durch einen neuen Kreislauf mit einem richtlinienkonformen Beschleunigungsfahstreifen sowie zusätzliche Lärmschutzwände runden das Projekt ab.

Durch die Trennung der Verkehrsströme wird nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht sowie die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet. Für RadfahrerInnen und den landwirtschaftlichen AnrainerInnenverkehr wird eine neue Verkehrsqualität geschaffen.



Plan der Baumaßnahmen Lermoos-Lähn © Land Tirol

### SB 03 Hochwasserschutz Lermoos, Umbau B 179 Lermoos – Lähn

**Beschreibung:** Im Bereich Lermoos – Lähn ist zur Realisierung des Hochwasserschutzes (Schaffung von Retentionsräumen) ein Umbau der B 179 Fernpassstraße und des untergeordneten Straßennetzes mit entsprechenden Begleitmaßnahmen erforderlich

**Zuständigkeit (Lead):** WLVL, Landesstraßenverwaltung, Gemeinde Lermoos

**Realisierungshorizont:** 2018ff

**Realisierungsrisiko:** mittleres Realisierungsrisiko





## SB 04 – Verbesserung Anbindung Areal Ehrenberg

Aufgrund der stetig steigenden Attraktivität des Areals Ehrenbergs wird eine Verbesserung der Anbindung des Areals als hoch prioritär angesehen. Die derzeitige Anbindung ohne Linksabbiegestreifen entspricht nicht mehr der heutigen Verkehrsbedeutung.

Die Gemeinde Reutte ist aktuell mit der Ausarbeitung von verschiedenen Lösungen befasst, welche von einer Anschlussstelle Ehrenberg an der B 179 Fernpassstraße bis zu einer verbesserten Verbindung von Reutte über das untergeordnete Straßennetz reichen. Auch die Einrichtung eines eigenen Shuttlebusses wird überlegt.

### SB 04 Verbesserung Anbindung Areal Ehrenberg

Beschreibung: Verbesserung der Anbindung Areal Ehrenberg – Anschlussstelle / Ertüchtigung untergeordnetes Netz / Shuttle-Bus

Zuständigkeit (Lead): Gemeinde Reutte

Realisierungshorizont: 2017ff

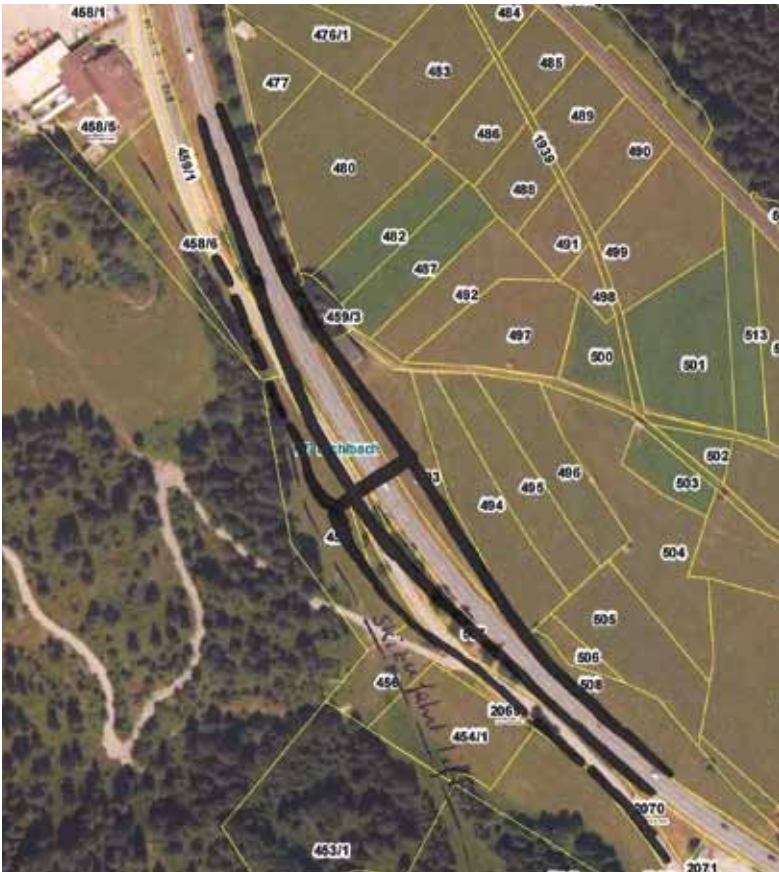
Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko



## SB 05 – Anschlussstelle Bichlbach

Zur Verbesserung der Verkehrssituation an der B 179 Fernpasstraße und der L 21 Berwang-Namloser Straße soll die bestehenden T-Kreuzung in eine niveaufreie Anschlussstelle umgebaut werden. Die Anschlussstelle könnte zwischen

dem letzten Gebäude der Ortschaft Bichlbach und der Talstation der Almkopfbahn situiert werden. In jedem Fall ist eine Anpassung der Nivellette der B 179 Fernpasstraße erforderlich.



Mögliche Planung einer niveaufreien Anschlussstelle Bichlbach © Land Tirol

### SB 05 Anschlussstelle Bichlbach

Beschreibung: Umbau der bestehenden T-Kreuzung der B 179 Fernpasstraße mit der L 21 Berwang-Namloser Straße in eine niveaufreie Anschlussstelle

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung, Gemeinde Bichlbach

Realisierungshorizont: 2020

Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko

## SB 06 – Ertüchtigung untergeordnetes Straßen- und Wegenetz

Aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastungen der B 179 Fernpassstraße insbesondere an den Wochenenden im Urlaubsreiseverkehr ist die Erreichbarkeit in der Region Reutte – Lermoos stark eingeschränkt. Eine durchgehende Befahrbarkeit des untergeordneten Straßen- und Wegenetzes

für den Öffentlichen Busverkehr könnte wesentliche Verbesserungen bringen.

In einer ersten Studie wurden im Jahr 2015 mit den Gemeinden Bichlbach, Heiterwang, Lermoos und Reutte mögliche Trassen erarbeitet.



Studie zur Ertüchtigung des untergeordneten Straßen- und Wegenetz, Heiterwang – Reutte © Land Tirol

### SB 06 Ertüchtigung untergeordnetes Straßen- und Wegenetz

Beschreibung: Ertüchtigung des untergeordneten Straße- und Wegenetz im Sinne einer durchgehenden Befahrbarkeit für den Öffentlichen Busverkehr

Zuständigkeit (Lead): Gemeinden Bichlbach, Heiterwang, Lermoos und Reutte

Realisierungshorizont: 2019ff

Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko



## SB 07 – Lärmschutzmaßnahmen Bichlbach, Breitenwang, Reutte, Urisee

Zur Verbesserung des AnrainerInnenschutzes werden zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen an der B 179 Fernpassstraße angeregt. Reutte Süd (beidseitige Lärmschutzwände) sowie die Archbachsiedlung und das Naherholungsgebiet Urisee wurden genannt. Voraussetzung für die Errichtung von Lärmschutzwänden sind die Überschreitung von Planungsrichtwerten, die Einhaltung von Wirtschaftlichkeitskriterien sowie die Mitfinanzierung durch die Standortgemeinde.

Im Bereich der Anschlussstelle Reutte Süd treten Überschreitungen des Planungsrichtwertes

südlich der Anschlussstelle auf. Das hat eine Vor-erhebung durch die Abteilung Verkehr und Straße gezeigt. Hier wird die Errichtung von Lärmschutzwänden empfohlen.

Im Bereich der Archbachsiedlung wird der Planungsrichtwert nicht überschritten. Der Bereich Urisee erfüllt die Voraussetzungen der Dienst-anweisung Lärmschutz nicht, da hier keine Wohnge-bäude vorhanden sind. Im Fernpass-Strategie-Treff am 20.10.2015 in Höfen wurden diese Maßnahmen daher nicht zur Umsetzung empfohlen.



Mögliche Lärmschutzmaßnahme Reutte Süd © Land Tirol

### SB 07 Lärmschutzwände Reutte Süd

Beschreibung: Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich der Anschlussstelle Reutte Süd

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung und Gemeinden

Realisierungshorizont: 2018

Realisierungsrisiko: geringes Realisierungsrisiko



## SB 08 – Radwegenetz und Beschilderung ertüchtigen

Verbesserungen der Radinfrastruktur über den Fernpass sollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der B 179 Fernpassstraße und der Attraktivierung des Radverkehrs beitragen. Aufgrund der Anlageverhältnisse der B 179 Fernpassstraße und dem hohen Verkehrsaufkommen werden derzeit Konfliktsituationen zwischen RadfahrerInnen und dem motorisierten Verkehr beobachtet.

Die Vorschläge beinhalten im Wesentlichen

- eine abschnittsweise Ertüchtigung des Radweges (Asphaltierungen, Anpassungen der Linienführung)
- und eine Verbesserung der Beschilderung des Fernradweges Via Claudia Augusta.



Der Radweg Via Claudia Augusta © Land Tirol

### SB 08.1 – Radweg Via Claudia Augusta ertüchtigen

Beschreibung: Ertüchtigung der Radweges Via Claudia Augusta – Asphaltierungen, Verbesserung der Linienführung, speziell im Bereich Fernpass

Zuständigkeit (Lead): Gemeinden, Förderung Land entsprechend Tiroler Radkonzept

Realisierungshorizont: 2017ff

Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko

### SB 08.2 – Beschilderung Radweg Via Claudia Augusta im Bereich Fernpass ertüchtigen

Beschreibung: Verbesserung der Beschilderung des Radweges Via Claudia Augusta im Bereich des Fernpasses

Zuständigkeit (Lead): Gemeinden

Realisierungshorizont: 2016ff

Realisierungsrisiko: kein Realisierungsrisiko



## SB 09 – Ausbau Haarnadelkurve/Fernsteinkehre

Die Haarnadelkurve bei km 7,8 der B 179 Fernpassstraße ist aufgrund des engen Kurvenradius eine relevante Störstelle im Bereich des Fernpasses. Durch einen Ausbau dieser Kurve bzw. die Vergrößerung des Kehrenradius sollen die Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessert werden.



Haarnadelkurve Fernpass © Land Tirol

### SB 09 Ausbau Haarnadelkurve/Fernsteinkehre

Beschreibung: Ausbau der Haarnadelkurve bei km 7,8 zur Verbesserung der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs

Zuständigkeit (Lead): Landesstraßenverwaltung

Realisierungshorizont: 2018ff

Realisierungsrisiko: mittleres Realisierungsrisiko





## Nicht empfohlene Maßnahmen

### ÖV – Beschleunigung der bestehenden Bahnstrecke

Eine Attraktivierung der Bahn könnte durch eine Entschärfung der Kurvenradien und/oder den Einsatz von Neigezügen und den dadurch erzielbaren Fahrzeitgewinn erreicht werden. Wegen enormer Investitionskosten entlang der gesamten Strecke sowie der hohen Betriebskosten bei Neigezügen wurde in Österreich und Deutschland bislang von dieser Technologie Abstand genommen. Daher wurde empfohlen, diese Maßnahme nicht weiter zu verfolgen.

### VM – Harmonisierung der Geschwindigkeit

Um das Geschwindigkeitsniveau auf der Fernpassstraße zu harmonisieren, wurde die Errichtung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage angeregt. Dieser Vorschlag wurde geprüft und in den EntwicklerInnengruppen diskutiert. Insbesondere aufgrund der vielen bestehenden Einzelzufahrten, welche alle einzeln elektronisch zu beschildern wären, ist der Aufwand im Vergleich zum erzielbaren Nutzen nicht vertretbar und wird daher nicht zur Weiterverfolgung empfohlen.

### VM – Pförtneranlage Tarrenz

Der Vorschlag, die Barrierewirkung der B 189 Mieminger Straße in Tarrenz durch die Errichtung einer Pförtneranlage zu vermindern, wurde der Gemeinde vorgestellt. Der Gemeinderat befürchtete negative Auswirkungen und hat dagegen gestimmt. Daher werden diese Maßnahmen nicht empfohlen.

### VM – SchülerlotsInnen

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden SchülerlotsInnen empfohlen. In den Sitzungen der Fernpass-Strategie konnten keine Punkte im Bereich der Fernpassroute lokalisiert werden, an denen zusätzliche SchülerlotsInnen einzusetzen wären. Deshalb wurde diese Maßnahme nicht weiterverfolgt.

### VM – Sperrung Überholspur zwischen Südportal Lermooser Tunnel und Abzweigung Biberwier

Aufgrund von Beobachtungen gab es die Anregung, die Überholspur zwischen Südportal Lermooser Tunnel und Abzweigung Biberwier zu sperren. Es wurde beobachtet, dass es bei einem hohen Verkehrsaufkommen zu Staubildungen am Ende der Überholspur kommt. Die Entwicklergruppe hat diese Anregung diskutiert und eine Verkehrssimulation beauftragt. Die Verkehrssimulation ergab eindeutig, dass durch die Sperrung der Überholspur der Stauraum eingeschränkt würde und die Blockabfertigung früher geschaltet werden müsste. Deshalb wurde diese Maßnahme nicht weiterverfolgt.

### VR – Verschärfung Fahrverbot

Die wiederholt geäußerte Anregung, das bestehende Fahrverbot für LKW über den Fernpass zu verschärfen, wurde von VerkehrsrechtsexpertInnen beurteilt. Diese kommen zum Schluss, dass eine Verschärfung der Ausnahmeregelung Umwege erzwingen würde, die fachlich nur schwer begründbar sind. Eine Verschärfung des Fahrverbotes wird daher nicht empfohlen.

### SB – Ortsumfahrungen

Für Verbesserungen des AnrainerInnenschutzes in den an der B 179 Fernpassstraße und der B 189 Mieminger Straße liegenden Ortsdurchfahrten wurden lokale Umfahrungen angeregt – vor allem in Tarrenz und Obsteig.

Beide Gemeinden haben sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten im Rahmen der Sitzungen der Fernpass-Strategie erneut klar gegen derartige Überlegungen ausgesprochen. Für diese Gemeinden stellt seit vielen Jahren der Tschirgantunnel die gewünschte Bestlösung dar.

Daher wurde empfohlen, diese Maßnahmen nicht weiter zu verfolgen



## Bewertung der Maßnahmen

Die TeilnehmerInnen der EntwicklerInnengruppe haben nach der Festlegung aller Maßnahmen anhand des Zielsystems bewertet. Alle Maßnahmen wurden positiv bewertet bzw. bei manchen Maß-

nahmen wurde keine Wirkung bei der Zielerfüllung festgestellt. Folgende Tabellen zeigen die gesamte Bewertung der Maßnahmen je Maßnahmenblock.

### Öffentlicher Verkehr

**Bewertungsskala**

- starke Wirkung
- mittlere Wirkung
- keine Wirkung
- gegenteilige Wirkung
- stark gegenteilige Wirkung
- Kein Risiko
- Geringes Risiko
- Mittleres Risiko
- hohes Risiko

		Verbesserung der Erreichbarkeit für Anrainer, Pendler, Wirtschaft & Tourismus, Blaublichtorganisationen			Verhaltensänderung bei Verkehrsmittelwahl (ÖV)	Entlastung der Anrainer an der Route & Erhaltung bzw. Verbesserung der Erholungsfunktion			Umsetzbarkeit - Realisierungsrisiko
		Erreichbarkeit der Tourismusorte im Oberland & Außerfern (Reisetage)	Bezirksinterne Erreichbarkeit (Reisetage)	Anbindung Außerfern mit Inntal/Innsbruck (durchgehend)		Lärmreduktion	Schadstoffreduktion	Verkehrsreduktion bzw. -entlastung	
Öffentlicher Verkehr	Autofreie Anreise								
	ÖV-Attraktivierung in der Region								
	Schnellbus Ibk- Reutte								
	Verbesserung Bahninfrastruktur								
	Bahnhaltestelle Kreckelmoos								
	Sommerexpress								

### Verkehrslenkende Maßnahmen

**Bewertungsskala**

- starke Wirkung
- mittlere Wirkung
- keine Wirkung
- gegenteilige Wirkung
- stark gegenteilige Wirkung
- Kein Risiko
- Geringes Risiko
- Mittleres Risiko
- hohes Risiko

Bearbeitet aber nicht zur Umsetzung empfohlen:  
 • Harmonisierung Geschwindigkeit  
 • Schülerlotsen  
 • Pfortneranlage Tarrenz

		Verbesserung der Erreichbarkeit für Anrainer, Pendler, Wirtschaft & Tourismus, Blaublichtorganisationen			Verhaltensänderung bei Verkehrsmittelwahl (ÖV)	Entlastung der Anrainer an der Route & Erhaltung bzw. Verbesserung der Erholungsfunktion			Umsetzbarkeit - Realisierungsrisiko
		Erreichbarkeit der Tourismusorte im Oberland & Außerfern (Reisetage)	Bezirksinterne Erreichbarkeit (Reisetage)	Anbindung Außerfern mit Inntal/Innsbruck (durchgehend)		Lärmreduktion	Schadstoffreduktion	Verkehrsreduktion bzw. -entlastung	
Verkehrslenkende Maßnahmen	Verkehrsinformation verbessern								
	LED-Anzeigetafel								
	Dosiersystem aufbauen								
	Blockabfertigung optimieren								
	LKW Ausweichbuchten								
	zusätzliche Überholstrecken								
	Erweiterte Angebote im Tourismus								



## Rechtliche Maßnahmen

### Bewertungsskala

- starke Wirkung
- mittlere Wirkung
- keine Wirkung
- gegenteilige Wirkung
- stark gegenteilige Wirkung
- Kein Risiko
- Geringes Risiko
- Mittleres Risiko
- hohes Risiko

**Bearbeitet aber nicht zur Umsetzung empfohlen:**

- Verschärfung Fahrverbot

		Verbesserung der Erreichbarkeit für Anrainer, Pendler, Wirtschaft & Tourismus, Blaublichtorganisationen				Verhaltensänderung bei Verkehrsmittelwahl (ÖV)	Entlastung der Anrainer an der Route & Erhaltung bzw. Verbesserung der Erholungsfunktion			Umsetzbarkeit-Realisierungsrisiko
		Erreichbarkeit der Tourismusorte im Oberland & Aulferren (Reisetage)	Bezirksinterne Erreichbarkeit (Reisetage)	Zentralraum Reute, Reute-Lermoos	Inst-Nassereth, Nassereth, Boden		Anbindung Aulferren mit Inital/Innsbruck (durchgehend)	Lärmreduktion	Schadstoffreduktion	
Rechtliche Maßnahmen	Ausschluss von Langsamverkehr									
	Aufrechterhaltung der Kontrollen Schwerverkehr									
	Radfahrverbot auf der B179 Fernpassstraße									

## Straßenbauliche Maßnahmen

### Bewertungsskala

- starke Wirkung
- mittlere Wirkung
- keine Wirkung
- gegenteilige Wirkung
- stark gegenteilige Wirkung
- Kein Risiko
- Geringes Risiko
- Mittleres Risiko
- hohes Risiko

**Bearbeitet aber nicht zur Umsetzung empfohlen:**

- Ortsumfahrungen

		Verbesserung der Erreichbarkeit für Anrainer, Pendler, Wirtschaft & Tourismus, Blaublichtorganisationen				Verhaltensänderung bei Verkehrsmittelwahl (ÖV)	Entlastung der Anrainer an der Route & Erhaltung bzw. Verbesserung der Erholungsfunktion			Umsetzbarkeit-Realisierungsrisiko
		Erreichbarkeit der Tourismusorte im Oberland & Aulferren (Reisetage)	Bezirksinterne Erreichbarkeit (Reisetage)	Zentralraum Reute, Reute-Lermoos	Inst-Nassereth, Nassereth, Boden		Anbindung Aulferren mit Inital/Innsbruck (durchgehend)	Lärmreduktion	Schadstoffreduktion	
Straßenbauliche Maßnahmen	Rückbau ODF Obsteig									
	Unter-/Überführungen									
	Ausbau Lermoos-Lähn									
	Verbesserung Anbindung Areal Ehrenberg									
	Anschlussstelle Bichlbach									
	Ertüchtigung untergeordnetes Straßen- und Wegenetz									
	Lärmschutzmaßnahmen									Siehe Fußnote*)
	Radwegenetz und Beschilderung VCA ertüchtigen									
Ausbau Haarnadelkurve/Fernsteinkehre										

\*) die Umsetzbarkeit der Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Entwicklergruppe mit einem hohen Risiko eingeschätzt, da es sich hier um drei Abschnitte handelt. Zwei Maßnahmen entsprechen nicht den Voraussetzungen, welche für einen baulichen Lärmschutz erforderlich sind (Lärmpegel, Anzahl der Wohnobjekte). Nachdem sich die Standortgemeinden gegen diese Maßnahmen ausgesprochen haben, verbleibt nur noch die Maßnahme im Bereich Reute. Die Umsetzbarkeit dieser Maßnahme ist als Gemeinschaftsvorhaben zwischen der Landesstraßenverwaltung und der Gemeinde gegeben und wir daher mit einem geringen Risiko bewertet.



## ANHANG

### Visionen

Im Rahmen der Fernpass-Strategie-Treffs und der Sitzungen der EntwicklerInnengruppe wurden auch langfristige Überlegungen von den TeilnehmerInnen angeregt. Diese Visionen wurden im Rahmen der Fernpass-Strategie ausschließlich gesammelt und dokumentiert. Sie müssten in weiterer Folge vertieft und geprüft werden.

#### **V 01 Neue Bahntrasse ins Inntal / S-Bahn Innsbruck – Außerfern**

Von mehreren TeilnehmerInnen wurde bei der Startveranstaltung die Idee einer neuen Bahntrasse vom Außerfern ins Inntal angeregt, um die Fahrzeiten zu verkürzen. Konkret wurde eine Neutrassierung zwischen dem Ehrwalder Becken und Ötztal-Bahnhof mit einer Länge von rund 23 Kilometer vorgeschlagen.

Die mögliche Reisezeit mit dieser neuen „Fernbahn“ könnte zwischen Innsbruck und Reutte auf unter 90 Minuten reduziert werden – und damit jener des PKW-Verkehrs und des vorgeschlagenen Schnellbussystems entsprechen.

Mit dieser neuen Bahntrasse könnte nicht nur die Relation Reutte-Innsbruck, sondern auch die Bahnverbindung des Oberlandes nach München verbessert werden (Fahrzeit zwischen München und Ötztal Bahnhof knapp unter zwei Stunden).

#### **V 02 Güter auf die Bahn**

Diskutiert wurde, ob man auf einer neuen „Fernbahn“ auch LKW verladen und damit Güter von der Straße auf die Schiene verlagern könnte. Das wäre grundsätzlich möglich. Eine Lösung für den Güterverkehr erfordert andere Trassierungsparameter als eine reine Personenverkehrsstrecke (betrifft vor allem Längsneigung). Vision V 02 hängt mit Vision V 01 zusammen.

#### **V 03 PKW-Maut**

Es wurde angeregt, ob man langfristig eine PKW-Maut für die Fernpass-Strecke einführen und damit den Individualverkehr reduzieren könnte. Dieses Thema wird derzeit von den VerkehrsreferentInnen österreichweit diskutiert und reicht über den Fokus Fernpass hinaus. Daher wurde das Thema an diese Stelle nicht weiter verfolgt.

## Tunnel

Als langfristige Maßnahmen sind neben den Visionen auch die verschiedenen Tunnelvarianten anzuführen. Folgende Tunnel waren nicht Gegenstand der Bearbeitung der Fernpass-Strategie. Sie werden an dieser Stelle als mögliche zukünftige Projekte dokumentiert.

### T 01 Tschirgant-Tunnel

Die Gesamtlänge des geplanten Tschirganttunnels beträgt 4.277 m. Er ist als einröhriger Straßentunnel mit Gegenverkehr konzipiert. Der Regelquerschnitt des Haupttunnels weist eine Fläche von rd. 83 m<sup>2</sup> auf und die Fahrbahnbreite beträgt 7,5 m. Der Tschirganttunnel steigt von Süden nach Norden mit 3,0% und überwindet einen Höhenunterschied zwischen dem Portal Süd im Inntal und dem Portal Nord bei Nassereith von rd. 127 m.

Die baulichen Anlagen der Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen beinhalten einen parallel zum Haupttunnel verlaufenden Fluchtstollen mit einem Querschnitt von rd. 25 m<sup>2</sup>. Der Fluchtstollen ist mit dem Haupttunnel über 12 begehbare und mit drei befahrbaren Querschlägen verbunden. Die Gesamtkosten für den Tschirganttunnel können aufbauend auf dem Vorprojekt 2005 unter Berücksichtigung der Preissteigerung grob mit etwa € 340 Mio. abgeschätzt werden.

Der Tschirganttunnel ist im Bundesstraßengesetz als Bestandteil der A 12 Inntalautobahn angeführt. Im Zuge der Evaluierung der Neubauprojekte der ASFINAG im Jahre 2009/10 wurde dieses Vorhaben mit 30 anderen Vorhaben neu bewertet und als Ergebnis nicht in das Bauprogramm der 2011 – 2016 Jahre aufgenommen.



Plan Tschirganttunnel © Land Tirol





## T 02 Fernpassscheitel-Tunnel

Für den Fernpassscheitel-Tunnel liegen umfangreiche aktuelle Studien und Planungen vor. Diese sind im nachfolgenden Kapitel „Quellen“ detailliert angeführt.

In der Trassenstudie 2012 wurden mehrere Varianten untersucht. Variante 1a wurde als beste Trassenvariante bewertet. Bei dieser Variante wird die B 179 Fernpassstraße bei ca. km 7,8 im Bereich der Haarnadelkurve als Tunnel geführt, welcher knapp vor dem Blindsee endet. Nach einer

kurzen offenen Führung der Straße erfolgt nach einem zweiten deutlich kürzeren Tunnelabschnitt die Einbindung in die bestehende B 179 Fernpassstraße.

Für diese Variante sprechen die geringe Tunnellänge, die Längsneigung im Tunnel (maximal 4%) und die deutlich weniger aufwändigen betriebs- und sicherheitstechnischen Anlagen. Die Kosten-schätzung für den Fernpassscheitel-Tunnel beläuft sich auf etwa 75 Mio. € (Stand 2014).

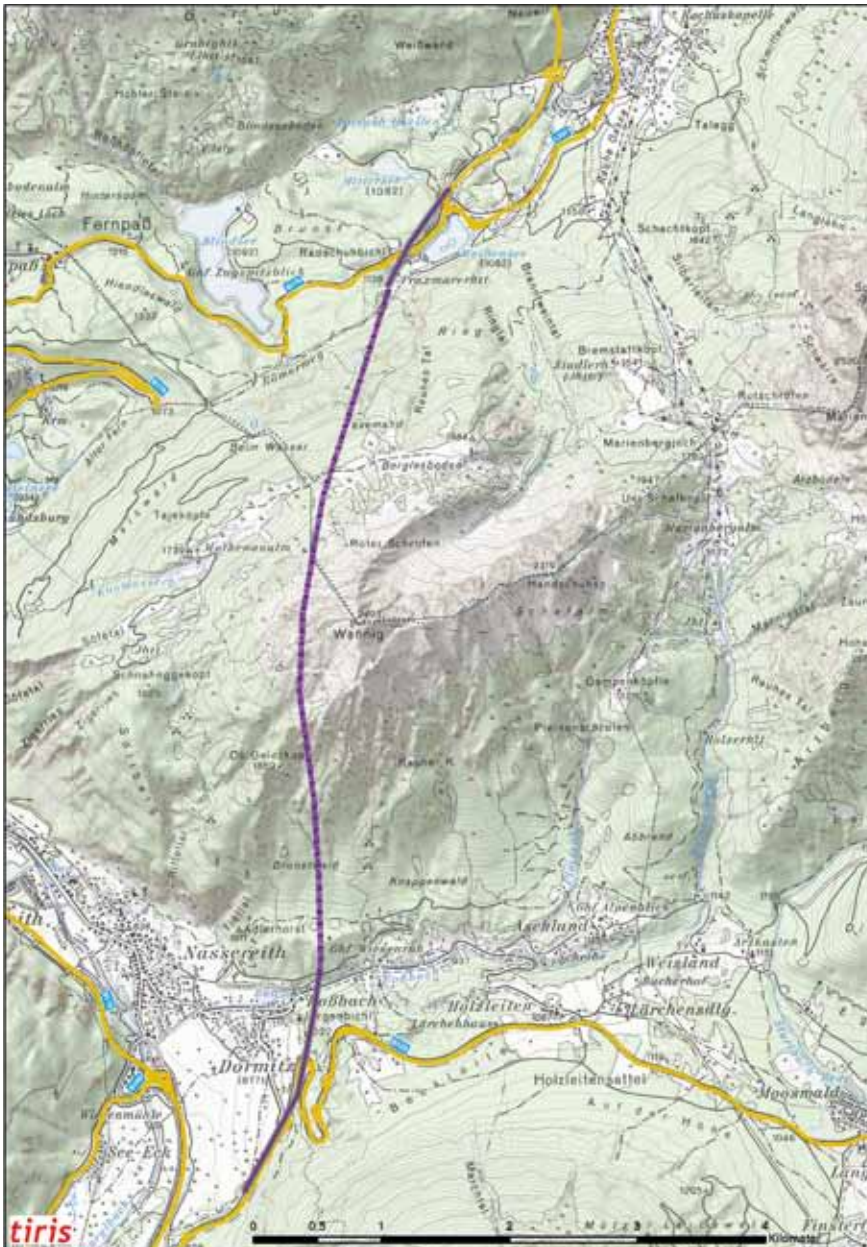


Pläne Fernpassscheitel-Tunnel © Land Tirol



## T 03 Wannecktunnel

Im Zuge der Planungen zur Umfahrung Nassereith wurde in den Jahren 1980 bis 1982 unter anderen der 5,4 km lange Wannecktunnel als Ost-Umfahrung von Nassereith untersucht.



Lageplan der Variante Wannecktunnel © Land Tirol

In der oben stehenden Abbildung ist der als Variante untersuchte Wannecktunnel blau strichliert dargestellt. Das Südportal des Wannecktunnels liegt im Osten von Nassereith (Dormitz). Das Nordportal wäre westlich des Weißensees ca. 2,2 km vom Südportal des Lermooser Tunnels positioniert. Der Wannecktunnel wäre 5,4 Kilometer lang.

Eine Kostenschätzung ist aufgrund der geringen Planungstiefe schwer möglich. Der Wannecktunnel ist allerdings mit dem rund 4.300 m langen Tschirgantunnel vergleichbar, für den detaillierte Planungen vorliegen. Auf Basis dieser Grundlagen können für den Wannecktunnel Kosten von grob € 350 Mio. abgeschätzt werden (Stand 2015).



## T 04 Gartnerwandtunnel

Der Gartnerwandtunnel von Nassereith nach Bichlbach wird immer wieder als mögliche Tunnelvariante auf der Fernpassroute genannt. In der nachfolgenden Karte sind zwei mögliche Varianten des Gartnerwandtunnels dargestellt.

Reutte wäre die Lage des Nordportals entweder vor der Ortschaft Bichlbach (Variante 1) oder nach der Ortschaft vor der Almkopfbahn (Variante 2) möglich. Je nach Variante ergeben sich Tunnelängen von ca. 8.000m und 9.500m.

Das Südportal des Gartnerwandtunnels wäre kurz vor dem Fernsteinsee gelegen. In Fahrtrichtung



Plan Gartnerwandtunnel © Land Tirol

Eine Kostenschätzung ist auf Grund der geringen Planungstiefe nur schwer möglich. Der Gartnerwandtunnel ist allerdings mit dem rund 4.300m langen Tschirgantunnel vergleichbar, für den detailliertere Planungen vorliegen. Auf Basis dieser

Grundlagen können für den Gartnerwandtunnel grob Kosten von € 510 Mio. (Variante 1) beziehungsweise € 605 Mio. (Variante 2) abgeschätzt werden (Stand 2015).



## Beschreibung des Erstellungsprozesses für die Fernpass-Strategie

Im Jänner 2015 wurde die Abteilung Verkehr und Straße von der Tiroler Landesregierung beauftragt, im Rahmen eines Diskussionsprozesses mit den AkteurInnen vor Ort eine Fernpass-Strategie zu erarbeiten.

Der Rahmen für die Diskussion einer Fernpass-Strategie wurde wie folgt festgelegt:

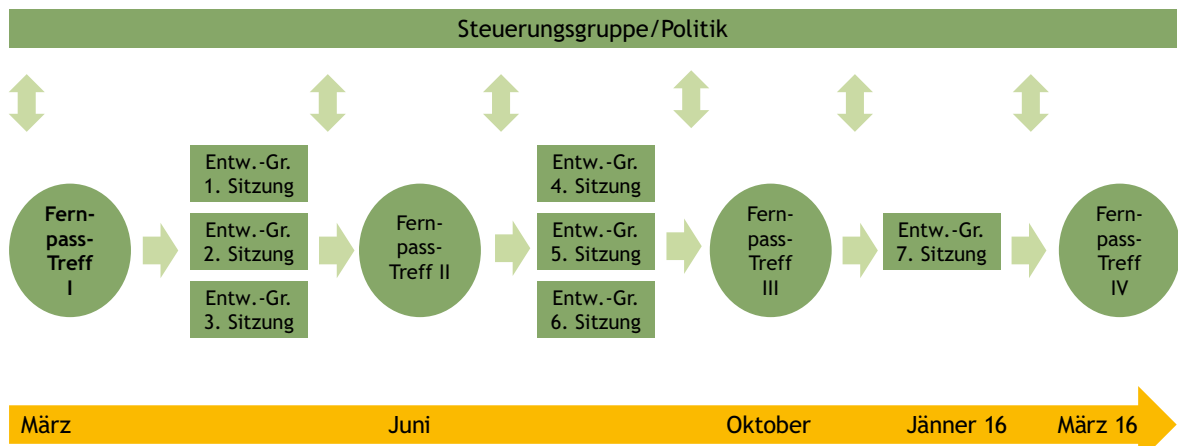
- ergebnisoffene Überlegungen
- breit aufgestellter Prozess
- kurz- und mittelfristige Maßnahmen
- andere/zusätzliche Maßnahmen entwickeln
- Die Maßnahmen Tunnel stehen nicht im Mittelpunkt des Prozesses.
- Das 7,5-Tonnen-Fahrverbot bleibt aufrecht.

### Entwicklungsprozess

In einem ersten Schritt wurden im Plenum (Fernpass-Strategie-Treff) gemeinsam die Ziele der Fernpass-Strategie identifiziert, Erwartungen diskutiert und mögliche Maßnahmenvorschläge formuliert. Die Maßnahmenvorschläge wurden in einer Arbeitsgruppe (EntwicklerInnengruppe) detailliert bearbeitet, untersucht und evaluiert. Der aus dieser Bearbeitung entstandene Maßnahmenkatalog wurde am Ende von der EntwicklerInnengruppe in puncto Zielerfüllung überprüft. Bei den Fernpass-Strategie-Treffs wurde allen beteiligten

AkteurInnen der Bearbeitungsstand aus der EntwicklerInnengruppe präsentiert, die Ergebnisse wurden reflektiert. Die Verabschiedung der Fernpass-Strategie fand im Rahmen einer Abschlussveranstaltung in Innsbruck statt.

Diese Form eines Entwicklungsprozesses ermöglichte es einem breiten Kreis von TeilnehmerInnen, direkt an der Entwicklung mitzuwirken bzw. den Bearbeitungsstand laufend zu verfolgen und zu reflektieren.



Prozessgrafik © wikopreventk



## Beteiligte AkteurInnen

### Folgende Anspruchsgruppen wurden zur Erarbeitung der Fernpass-Strategie eingeladen

- Planungsverbände
  - PV Reutte & Umgebung
  - PV Imst & Umgebung
- Regionalentwicklung Außerfern und Imst (REA)
- Gemeinden an der Fernpass-Strecke (B 179/189) im Bezirk Reutte
  - Biberwier
  - Bichlbach
  - Breitenwang
  - Ehrwald
  - Heiterwang
  - Höfen
  - Lermoos
  - Musau
  - Pflach
  - Pinswang
  - Reutte
  - Vils
- Gemeinden an der Fernpass-Strecke im Bezirk Imst
  - Imst
  - Mieming
  - Mötztal
  - Nassereith
  - Obsteig
  - Tarrenz
- Interessensvertretungen
  - AK Bezirkskammer Imst
  - AK Bezirkskammer Reutte
  - TVB Imst
  - TVB Tiroler Zugspitz Arena
  - WK Tirol
  - WK Tirol, Bezirksstelle Imst
  - WK Tirol, Bezirksstelle Reutte
  - Industriellenvereinigung
  - Tirol Werbung
- Nichtregierungsorganisationen
  - Österreichischer Alpenverein
  - Naturfreunde Tirol
  - WWF
  - Transitforum Austria – Tirol
  - Alpentransit Außerfern (ATA)
  - Antitransit Oberland (ATO)
  - Klimabündnis Tirol
- Verkehrsverbände
  - ÖAMTC
  - ARBÖ
  - VCÖ
- Amt der Tiroler Landesregierung
  - Abteilung Verkehr und Straße
  - Sachgebiet Verkehrsplanung
  - Abteilung Verkehrsrecht
  - Baubezirksamt Imst
  - Baubezirksamt Reutte
  - Bezirkshauptmannschaft Imst
  - Bezirkshauptmannschaft Reutte
- Landespolizeidirektion
  - Landesverkehrsabteilung
  - Bezirkspolizeikommando Imst
  - Bezirkspolizeikommando Reutte
- Politik
  - LH-Stv ÖR Josef Geisler
  - LH-Stv<sup>in</sup> Mag.<sup>a</sup> Ingrid Felipe
  - Landtags- und Nationalratsabgeordnete ÖVP, Grüne, SPÖ, FPÖ, Liste Fritz und Vorwärts Tirol
  - Bezirksparteiobleute ÖVP, Grüne, SPÖ, FPÖ, Liste Fritz
- Externe ExpertInnen
  - Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH
  - Prof. Thomas Müller

Ein Großteil dieser AkteurInnen war in den Prozess zur Erarbeitung der Fernpass-Strategie aktiv involviert.



## Aktivitäten

### Folgende Aktivitäten fanden statt:

#### Fernpass-Strategie-Treffen

- 03. März 2015, Höfen (Auftaktveranstaltung)
- 16. Juni 2015, Stadtsaal Imst
- 20. Oktober 2015, Höfen
- 15. März 2016, Innsbruck (Schlussveranstaltung)

#### Arbeitssitzungen der EntwicklerInnengruppe

- 10. März 2015, Imst
- 08. April 2015, Reutte
- 26. Mai 2015, Imst
- 14. Juli 2015, Reutte
- 08. September 2015, Imst
- 06. Oktober 2015, Reutte
- 26. Jänner 2016, Imst





## Inhalte und Expertisen

**Folgende Expertisen sind für die Bearbeitung der Fernpass-Strategie erstellt worden und sind in digitaler Form dem Bericht beigelegt:**

- Ziele der Fernpass-Strategie
- Maßnahmenkatalog
- Systematik für die Erarbeitung eines Zielsystems, RVS 02.01.22 (Okt. 2010)
- Bewertung der Maßnahmen anhand des Zielsystems

**Folgende Expertisen sind im Zuge der Bearbeitungen eingeflossen:**

- Aktuelle Verkehrsuntersuchungen der Fernpassroute, Dr. Helmut Köll, Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH
- Zulässigkeit der Aufrechterhaltung des Fahrverbots für LKW >7,5 t, Prof. Dr. Thomas Müller, LL.M., Universität Salzburg
- LKW-Fahrverbot für LKW > 7,5 t, Ing. Gottfried Reremoser, ATLR, Abt. Verkehrsrecht
- Verkehrssimulation für Dosiersystem, Dr. Helmut Köll, Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH
- Verkehrsinformation Fernpassstrecke, Ing. Othmar Knoflach, ATLR, SG Verkehrsplanung
- Angebote und Anbindungen ÖPNV Außer-fern-Zentralraum, DI Mag. Ekkehard Allinger-Csollich, ATLR, SG Verkehrsplanung
- Vorstellung des Programmes „Tirol auf Schiene“, Katleen Johne, Tirol Werbung
- Verkehrssimulation für Rücknahme des Überholstreifens Lermoos-Süd, Dr. Helmut Köll, Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH
- Auswertungen Pilotversuche Optimierung Blockabfertigung und Dosiersystem, Dr. Helmut Köll, Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH
- Folder „Verkehr im Außerfern – Ausbau oder nachhaltige Mobilität“, Alpentransit Außerfern“, Mai 2002

**Gleichzeitige Abstimmungsprozesse mit Wirkung auf die Fernpass-Strategie**

- Abstimmung zur Neugestaltung des ÖPNV für den PV II Reutte und Umgebung
- „Rückbau Ortsdurchführung „Obsteig“ BürgerInneninformationsveranstaltung



## Quellen

**Die nachfolgend angeführten Quellen können in der Abteilung Verkehr und Straße eingesehen werden:**

- /1 ILF Beratende Ingenieure ZT GmbH: B 179 Fernpassstraße, km 7,50 – 13,50, Fernpass-scheitel-Tunnel, Trassenstudie, im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung, Abteilung Straßenbau, Sachgebiet Brücken- und Tunnelbau, Februar 2012
- /2 Heinrich Fritzer: B 179 Fernpassstraße, Abschnitt Nassereith – Vils, Verkehrstechnische Begutachtung 2009, im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, Oktober 2009
- /3 Heinrich Fritzer und Georg Hagner, B 179 Fernpassstraße, Abschnitt Nassereith – Vils, Verkehrstechnische Begutachtung 2012, im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr und Straße, Oktober 2012
- /4 Helmut Köll, Michael Bader und Jessica Reit, B 179 Fernpassstraße, Auswirkungen einer Änderung des LKW-Fahrverbotes, im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung, Juli 2006
- /5 Helmut Köll und Korbinian Feil: B 179 Fernpassstraße – Auswirkungen des Scheiteltunnels ohne Tschirgant-Tunnel, Ergänzung von Fernpass-scheitel-Tunnel – Tschirgant-Tunnel, Verkehrstuntersuchung, im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr und Straße, September 2014
- /6 Helmut Köll und Korbinian Feil: Fernpass-scheitel-Tunnel – Tschirgant-Tunnel: Verkehrsuntersuchung, im Auftrag des Amtes der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehr und Straße, August 2014.
- /7 Planungsverband Zwischentoren: Entwicklungskonzept – Zukunft Zwischentoren 2012 – 2022; 2012
- /8 Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr (Protokoll „Verkehr“), Luzern, Oktober 2000
- /9 RVS 02.01.22 Verkehrsplanung, Grundlagen, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen, Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien, Oktober 2010
- /10 T-Mona Studie

**Medieninhaber und Herausgeber:**

Amt der Tiroler Landesregierung  
Abteilung Verkehr und Straße  
Herrengasse 1–3, 6020 Innsbruck

Text und Redaktion: Dr. Christian Molzer  
Bildnachweis: Land Tirol, Tirol Werbung, VVT,  
Planoptimo, Deutsche Bahn AG, Tom Tom, wikipedia  
Konzept und Gestaltung: wikopreventk GmbH  
Grafik: Katrin Pflieger  
März 2016



